AÉRO JOURNAL

N° 41
BIMESTRIEL
FÉV - MARS 05

LE MARINER DANS LA RAF
UN HYDRAVION MAL AIMÉ

DU LYSANDER AU MUSTANG
LE N° 309 SQUADRON

MOHAWK DANS
LE CIEL D'ÉTHIOPIE

LA CHASSE
FRANÇAISE
LE GC I/10

BEARCAT SUR L'INDOCHINE

LES CF-100 BELGES

LE LOIRE 70

OSLO-FORNEBU
9 AVRIL 1940

M 04873 - 41 - F: 6,95 € - RD
Belgique: 7,5o - Luxembourg : 7,9o euros
Suisse : 12 CHF - Italia : 7,40 euros

SOMMAIRE

DOSSIER

8 BEARCAT SUR L'INDOCHINE

Le Grumman F8F Bearcat n'a jamais été conçu pour l'appui tactique et encore moins pour la lutte anti-guérilla. Faute de mieux, l'armée de l'Air doit s'en contenter en Indochine. Au moins, s'agit-il d'avions en bon état et en nombre suffisant pour standardiser l'aviation dite de chasse.

LES OPÉRATIONS

36 Piège en haute mer
40 Mohawk dans le ciel d'Éthiopie
59 Oslo-Fornebu, 9 avril 1940 : la première défaite de la Luftwaffe
69 Patrouilles épouvantails

LES MACHINES

45 Les Belges et le CF-100
66 Le Mariner dans la RAF : un hydravion mal aimé
72 Nomad, le bien nommé

LES OUBLIÉS DE L'HISTOIRE

49 Le Loire 70

LES UNITÉS

54 Du Lysander au Mustang : le N° 309 *Squadron*
70 Le GC I/10

RUBRIQUES

6 Aérobibliothèque
48 Et vous trouvez ça drôle ?

NOTAM
(NOTICE TO AIRMEN)

Le ciel et l'enfer

Jacques Andrieux nous a quittés le 21 janvier 2005.
Évadé de France en décembre 1940, il s'engage dans les FAFL, mais c'est au sein de la RAF qu'il commence sa carrière avec le grade de sergent. Titulaire de six victoires confirmées et quatre probables, récipiendaire de la DFC avec *bar*, il est le premier Français à piloter un Spitfire à moteur Griffon au sein du prestigieux N° 91 *Squadron*. Il commande une escadrille de l'*Alsace* de mai à juillet 1944 avant de prendre le commandement du groupe qu'il ne lâchera que le jour de la victoire. Il apprend alors que son père, résistant de la première heure, a été déporté et fusillé par les Allemands.
Ses qualités de pilote sont reconnues par la RAF au point qu'il devient pilote d'essai de Meteor et de Vampire avant de revenir en France poursuivre sa carrière au sein de l'armée de l'Air. Il prend une retraite bien méritée en août 1970 avec le grade de général de brigade.
Ce remarquable pilote est parti comme il a vécu, dans la plus extrême discrétion. On peut même dire dans l'anonymat et l'indifférence totale des médias, qui estiment sans doute que les chanteurs et les sportifs représentent bien mieux la France que des hommes qui ont mis leur peau au service de leurs convictions. La Seconde Guerre mondiale, c'est bien loin. Et s'il existe des « devoirs de mémoire » que l'on impose de manière officielle, d'autres se sont un peu estompés aux yeux de nos contemporains. Dans un sens, c'est peut-être aussi bien ainsi. Les héros sont faits pour être oubliés, c'est la preuve que leur abnégation a servi à quelque chose et que la vie a pu reprendre ses droits.
Adieu Jacquot. Il y en a quand même quelques-uns qui ne t'oubleront jamais.

CJE

AÉRO-JOURNAL N° 41 – Février-mars 2005

Magazine bimestriel édité par Aéro-Éditions International, S.A.R.L. au capital de 400 euros immatriculée au RCS d'Agen, SIRET 44003063300028.
Commission paritaire : 0508 K 83091
ISSN : 0336-1055
Dépôt légal : à parution
Directeur de la publication et rédacteur-en-chef : Christian-Jacques Ehrengardt
Secrétaire de rédaction : Philippe Listemann
Responsable de la publication pour la Belgique :
Tondeur Diffusion, Av.Fr.Van Kalken 9, 1070 Bruxelles, Belgique
Adresse du siège social :

Aéro-Éditions International
BP 31 - 47551 Agen-Boé Cedex 1
(Tél : 05.53.98.35.79 - fax : 05.53.96.99.01 - e-mail : aeroeditions@free.fr)

Imprimé en France par Léonce Deprez à Ruitz (62).
Prix au numéro : Euro 6,95 (France métropolitaine).
Les articles publiés n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.

© Copyright Aéro-Éditions. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

Christian-Jacques Ehrengardt

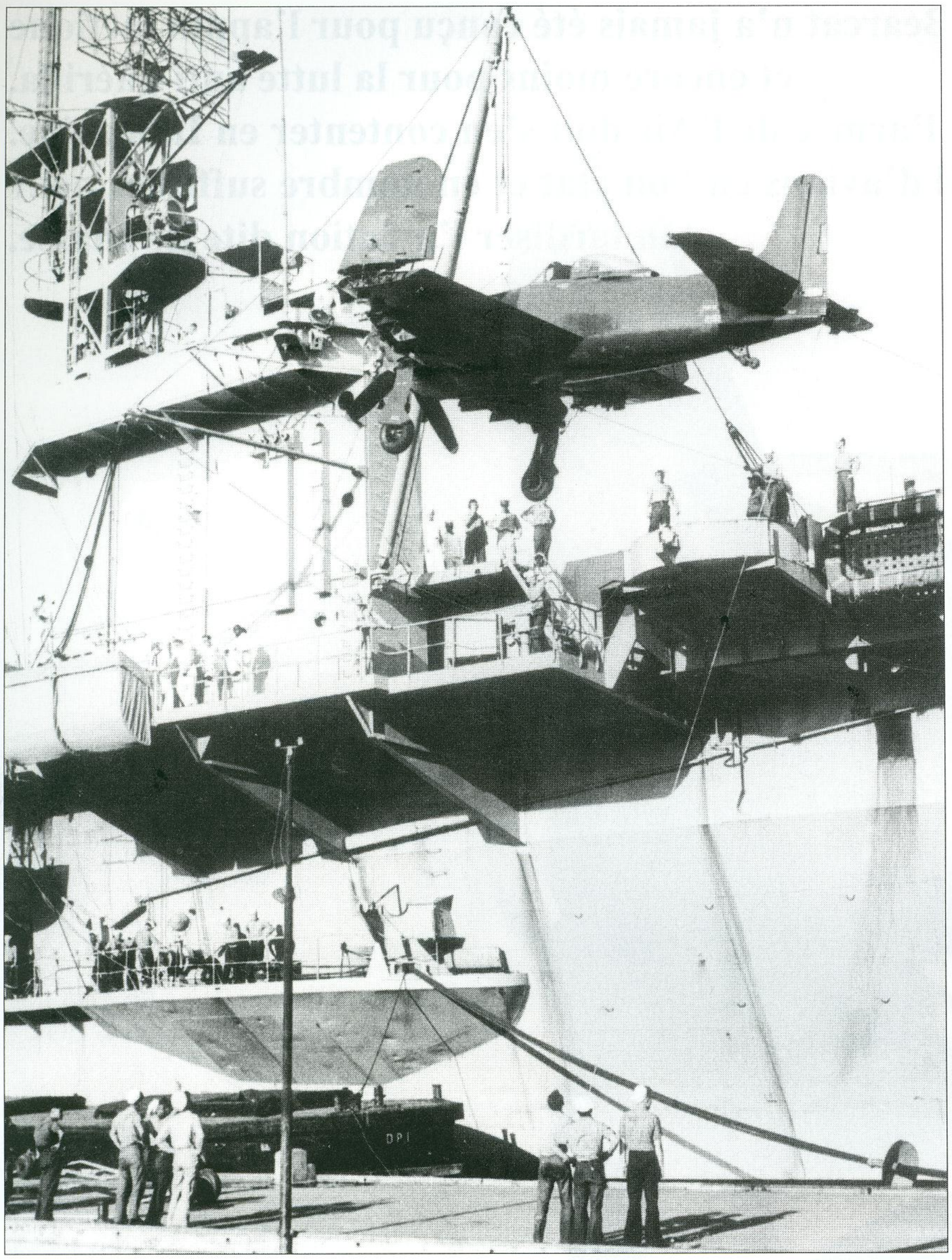
BEARCAT SUR L'INDOC

Le Grumman F8F Bearcat n'a jamais été conçu pour l'appui tactique et encore moins pour la lutte anti-guérilla. Faute de mieux, l'armée de l'Air doit s'en contenter en Indochine. Au moins, s'agit-il d'avions en bon état et en nombre suffisant pour standardiser l'aviation dite de chasse.

CHINE

Le 121482 (qui ne porte que les quatre derniers chiffres de son BuAer) du GC 1/6 *Corse* connaîtra une longue carrière : appartenant au lot initial livré en février 1951, il finira dans les rangs de l'aviation sud-vietnamienne.
(Collection J. Mutin)

Bearcat sur l'Indochine



Débarquement du F8F-1B 122151 du porte-avions *Sitkoh Bay* (CVE-86) dans le port de Saïgon, le 26 mars 1951. (ECPA-D)

En février 1951, soit un peu plus de quatre ans après son commencement, la guerre d'Indochine est entrée dans sa troisième phase en ce qui concerne l'aviation. La première a vu le déploiement des Spitfire au sein des quatre escadres qui se sont succédé de novembre 1945 à septembre 1949.

La deuxième période, qui s'étend jusqu'à août 1950, est marquée par un tournant géostratégique majeur : l'arrivée de Mao Tsé-toung au pouvoir en Chine. Craignant, à juste titre, la politisation du conflit indochinois et le basculement du Viêt-minh dans le camp communiste, les Américains assouplissent leurs posisitions vis-à-vis de la France. Ce qu'ils jugeaient primitivement – non sans raison, d'ailleurs – comme la répression d'un mouvement indépendantiste par une nation colonialiste, prend brutalement à leurs yeux l'aspect d'une véritable guerre idéologique. Cette période voit l'arrivée des premiers matériels américains (P-63), la dissolution des escadres et la création progressive de trois GATAC (groupements aériens tactiques).

La troisième période, qui commence en août 1950, est influencée par un autre événement extérieur de portée internationale : le début de la guerre de Corée.

Concrétisant la déclaration du secrétaire d'État Dean Acheson annonçant que la situation dans le Sud-Est asiatique justifie une aide économique et militaire en faveur de la France et des États Associés d'Indochine, le 17 septembre 1950 à Saïgon est créé le *Military Assistance and Advisory Group Vietnam*. Pendant spécifique du MDAP (*Mutual Defense Assistance Pact*) pour l'Indochine – en fait, un MDAP hors OTAN – cet organisme se verra dénier son rôle de conseil et d'assistance par les Français et les Américains se plaindront que ceux-ci ne considéreront le MAAG que comme le relais de leurs exigences et de leurs récriminations.

Pour l'heure, tout ce que les Français veulent ce sont des avions plus modernes et plus performants que le Spitfire Mk. IX et le brave Kingcobra que nos pilotes ont joyeusement baptisé « la casserole ». Il y a d'ailleurs urgence puisque l'US Air Force a fait savoir qu'elle ne dispose plus de rechanges pour ce dernier et que seule la cannibalisation permet de maintenir en état la petite vingtaine de Spitfire survivants.

Cette aide prend forme avec l'arrivée, en octobre 1950, de quarante Grumman F6F-5 Hellcat, puis des vingt-cinq premiers Douglas B-26 Invader en janvier suivant.

Le Bearcat

Le choix du nouveau chasseur-bombardier va se fixer sur le F8F-1 Bearcat pour différentes raisons. D'un côté, les Français souhaitent disposer d'un appareil plutôt léger capable d'opérer depuis les pistes disponibles au Viet-Nâm et un modèle conçu pour opérer depuis un porte-avions satisferait à leurs exigences. De l'autre côté, les Américains n'ont aucune envie de céder les F-51D Mustang et les F4U Corsair dont ils ont le plus pressant besoin en Corée. En revanche, ils ne savent trop quoi faire de la plupart des 896 F8F-1/-1B produits entre 1945 et 1946. Et c'est ainsi que le Bearcat va entrer en service au sein de l'armée de l'Air en Indochine.

Ouvrons une parenthèse ici. Il est toujours expliqué que si les Français n'ont pas déployé le P-47D en Indochine, c'est sous la pression du gouvernement américain qui ne voulait pas qu'un appareil fourni par le « Lend-Lease » soit utilisé dans un conflit de type colonial. Toutefois, cela n'explique pas la raison pour laquelle l'armée de l'Air n'a pas transféré ses unités de P-47D au moment où la position américaine s'assouplissait. Rappelons que 222 exemplaires figuraient encore dans les inventaires de l'armée de l'Air au 1er janvier 1950. La vraie raison était que le P-47D était trop lourd et il ne pouvait décoller à pleine charge que depuis des pistes longues (1 500 m minimum), rares en Indochine.

En juillet 1943, le rapport du chef pilote de Grumann, envoyé en Grande-Bretagne tester en vol un Fw 190 capturé, va influencer les ingénieurs de la firme chargés de donner un successeur au F6F. Ceux-ci sont désormais convaincus qu'ils doivent plancher sur un appareil puissant, de petite taille et très maniable. Contrairement à ce qui a été souvent dit ou écrit, le Bearcat n'a jamais été conçu pour contrer la menace Kamikaze, dont le phénomène n'a pris naissance que dix-huit mois après le dessin des premières épures. Le Bearcat est, au départ, un intercepteur destiné à contrer la menace du « Zéro ». D'ailleurs, son rayon de combat sur carburant interne reste limité (400 km environ). Il faudra attendre le mois de février 1954 pour que les Français demandent des réservoirs larguables. On verra que ce « détail » sera loin d'être négligeable en Indochine.

L'avion est compact (0,30 m moins long que le Curtiss H-75A) et léger (3 202 kg à vide et 5 864 kg en charge maximale, (1 200 kg de moins que le P-47D à vide et 2 100 kg de moins en charge), mais il est doté d'un moteur Pratt & Whitney R-2800-34W développant 2 100 ch au décollage et 2 400 en cas d'urgence ! Autant dire que « ça arrache » et que « ça décoiffe ». Il grimpe à 15 000 pieds plus vite que les avions à réaction contemporains. Il est également très maniable et répond vite et bien aux commandes. Son principal défaut est une fâcheuse tendance à se mettre en pylône ou à passer sur le dos en cas de remise des gaz un peu brusque ou de freinage brutal. La faible garde au sol de l'hélice (30 cm) contraint impérativement les pilotes à un atterrissage trois points. L'atterrissage constitue d'ailleurs un moment délicat, car, conçu pour opérer depuis un porte-avions, le Bearcat est équipé de pneus haute pression qui supportent assez mal les pistes indochinoises et éclatent de temps en temps au contact du sol. Les pistes, recouvertes de PSP (*Pierced Steel Planks*) ou plaques Marston, supportent également assez mal les atterrisages trois points et les plaques sont fréquemment détériorées par la roulette de queue.

Les pilotes se plaignent aussi de la mauvaise ventilation de l'habitacle et confient volontiers qu'ils ont l'impression de piloter avec les deux pieds dans une cheminée.

Le Bearcat est livré aux Français sous deux variantes parfaitement identiques à l'exception de leur armement : le F8F-1 armé de quatre mitrailleuses de 12,7 mm et le F8F-1B de quatre canons de 20 mm. Contrairement à ce que l'on pourrait croire, les canons ne constituent pas nécessairement un avantage pour les attaques au sol, leur cadence de tir étant trop lente pour des passes à grande vitesse contre des cibles généralement petites et fugaces.

Sa puissance phénoménale permet aux pilotes d'assurer des passes à très basse altitude en toute sécurité, comme le confirme Jean-Claude Castellano, alors jeune lieutenant au GC 1/8 :

> « Nous avions pris l'habitude, non pas de larguer nos bombes, mais de les poser littéralement sur les pistes et les routes en volant à moins de dix mètres d'altitude. Nous nous préoccupions pas vraiment du relief ou des obstacles en face de nous, car la puissance d'accélération du Bearcat était telle qu'en mettant les gaz à fond et en tirant sur le manche, on partait à la verticale presque instantanément. Si nous avions tenté une telle manœuvre avec un P-47, nous serions tous morts.
> « Le moteur du Bearcat était équipé d'un dispositif d'urgence consistant en une injection d'eau dans les cylindres. Aucun d'entre nous, à ma connaissance, ne l'a testé, d'abord parce que le moteur ne résistait pas et ensuite parce que je crois qu'il avait été neutralisé, justement pour éviter de griller les moteurs.
> « La puissance au décollage était telle qu'il fallait rentrer le train à peine les roues décollées du sol, parce que sinon, vous dépasssiez très vite la vitesse maximum autorisée pour rentrer le train. »

Les livraisons

Les 44 premiers F8F arrivent à Saïgon le 6 février 1951 à bord de l'USS *Windham Bay* (CVE-92). Ils sont suivis, le 25 mars, par 46 autres chargés sur l'USS *Sitkoh Bay* (CVE-86).

En 1952, 30 nouveaux F8F-1 sont livrés entre juillet et août.

En 1953, 62 autres viennent grossir les rangs de l'armée de l'Air en Indochine, permettant de standardiser la flotte de chasseurs-bombardiers sur ce seul type à partir du second semestre de l'année. Quatre groupes en sont alors équipés, auxquels s'adjoignent un escadron de reconnaissance, l'EROM 80, et une section de deux avions appartenant à l'ERP 2/19 *Armagnac*.

Enfin, en mai 1954, les Américains effectuent une dernière livraison de 27 appareils, portant le total de Bearcat fournis à 209 exemplaires. Lorsque le cessez-le-feu intervient, de manière définitive le 11 août 1954, il n'en reste plus que 142 en état de vol.

Ces appareils ne leur appartenant pas, les Français sont contraints de les restituer selon les directives que leur donnent les Américains : ils seront ainsi partagés entre la Thaïlande et la jeune aviation sud-vietnamienne.

Grumann F8F-1(B) Bearcat

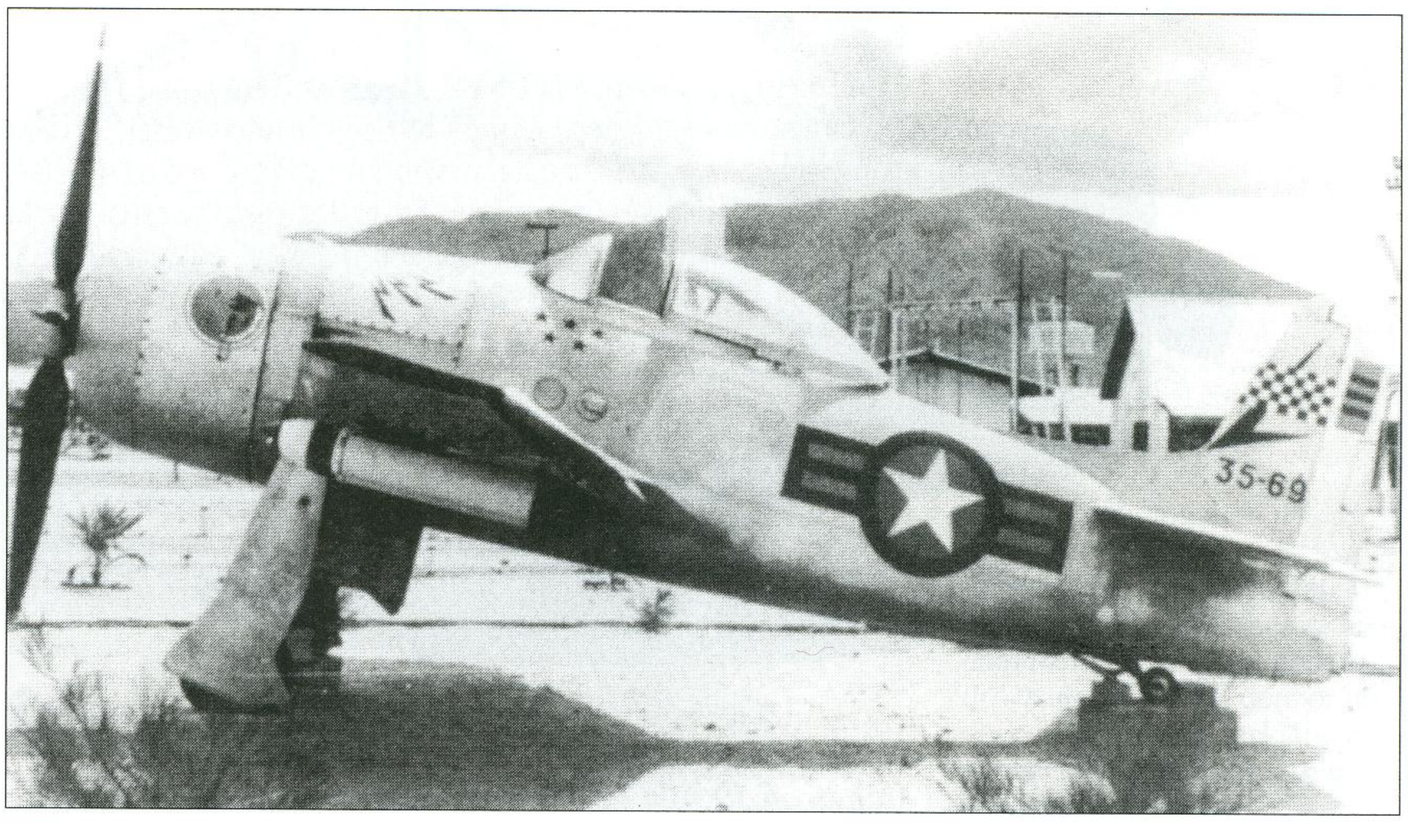
Moteur : 1 Pratt & Whitney R-2800-34W à deux rangées de 9 cylindres en étoile refroidis par air, équipé d'un compresseur à vitesse variable, développant 2 100 cv au décollage.

Performances : Vitesse maximale, 614 km/h au niveau de la mer et 677 km/h à 6 000 m – Plafond pratique, 11 765 m – Distance franchissable, 1 800 km (sur carburant interne), 3 540 km (avec deux bidons externes de 378 litres et un de 567 litres) – Rayon d'action de combat : environ 400 km – Taux de montée initial, 1 392 m/mn.

Dimensions : Envergure, 10,83 m – Longueur, 8,48 m – Hauteur : 4,19 m

Poids : À vide, 3 248 kg – Normal en charge, 4 455 kg – Maximum en charge : 5 865 kg.

Arrmement : quatre mitrailleuses Browning de 12,7 mm à 300 coups/arme (F8F-1) ou quatre canons M3 de 20 mm à 205 coups/arme (F8F-1B), trois points d'ancrage pour un maximum de 1 500 kg de charges offensives diverses.



La jeune aviation sud-vietnamienne se fera les dents sur les F8F-1 cédés par l'armée de l'Air.
La 1ère escadrille de chasse est formée le 1er juin 1956 à Bien Hoa sous la supervision des Français. Elle connaîtra un taux de disponibilité très faible en raison d'un manque chronique de rechanges et d'une maintenance inadéquate. Les appareils seront finalement interdits de vol en août 1959, un mois avant l'insurrection du Viêt-cong.
(Photo Grumann)

Bearcat sur l'Indochine

GC 1/9 *LIMOUSIN*

Le premier groupe choisi pour recevoir le Bearcat est le GC 1/9 *Limousin* qui vole alors sur P-63. Dès le 16 février, un détachement de ce groupe commence son entraînement à Saïgon. Le 7 mars, le commandant Cavaroz en personne effectue la première mission sur Bercat, une reconnaissance armée (sur le 95305), en compagnie de l'adjudant Guérin.

Le 30 mai 1952, il est officiellement relevé par le GM 1/21 *Artois* qui récupère son matériel. Le GC 1/9 *Limousin* a effectué 6 644 heures de guerre en 1 651 sorties pendant son séjour en Indochine, perdant un pilote tué et un disparu en opérations.

GC 1/9 *LIMOUSIN*

Transformation sur F8F : 02.1951
Fin des opérations sur F8F : 06.1952

Commandant de groupe
Cdt Cavaroz

Bases :
28.12.50 Cat-Bi
30.04.52 Tourane

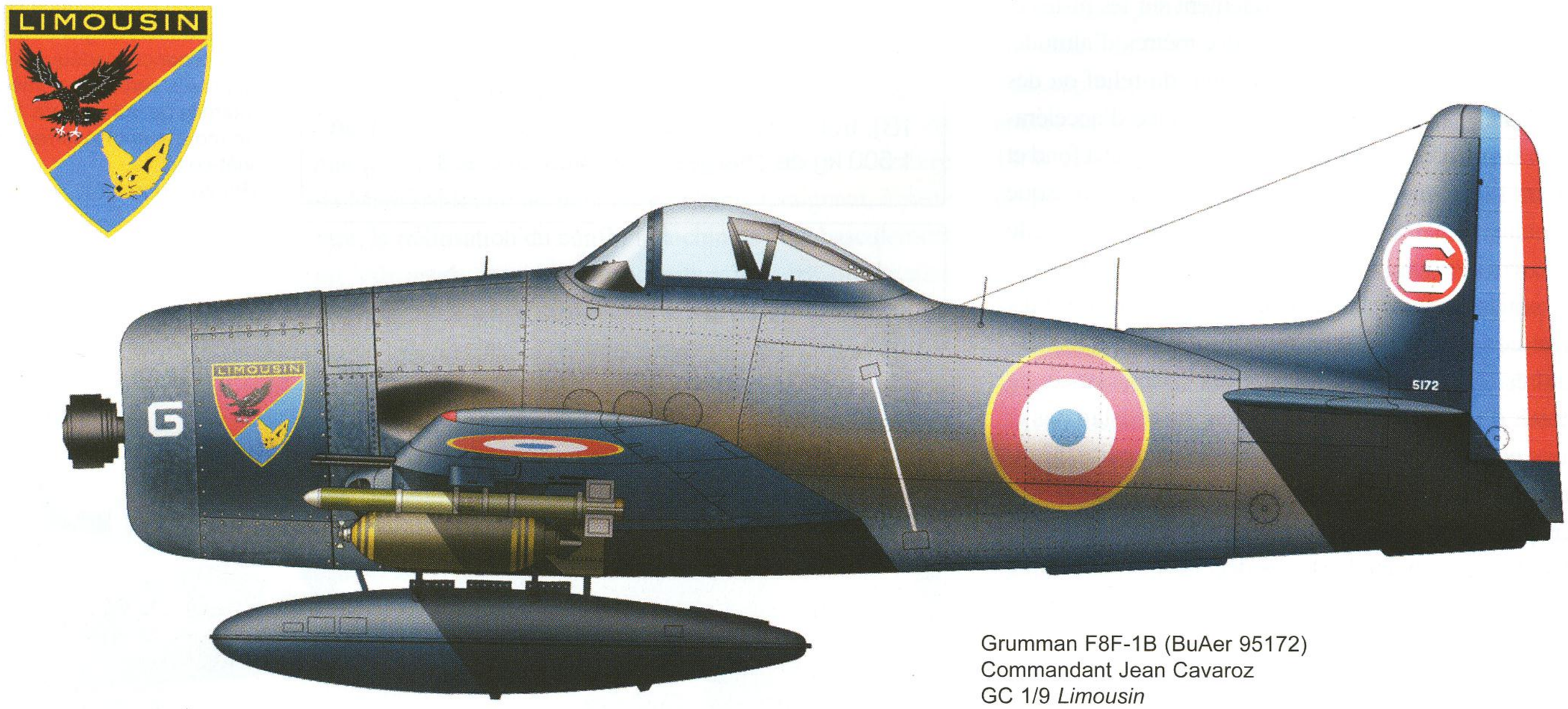
Avions utilisés : 25

Avion(s) perdu(s) : 7
Du fait de l'ennemi : 95050, 95200, 95205, 95215, 95315
Par accident : 95324, 95359.

Pilote(s) tué(s) : 1
Du fait de l'ennemi : Lt Beau (23.01.52)

Pilote(s) disparu(s) : 1
Cne Servières (25.02.52)

Le 95143 (« ALPHA ») à Cat Bi en juillet 1952 à Tourane.
Cet appareil finira sa carrière au sein de l'aviation sud-vietnamienne.
(Collection J. Cuny)



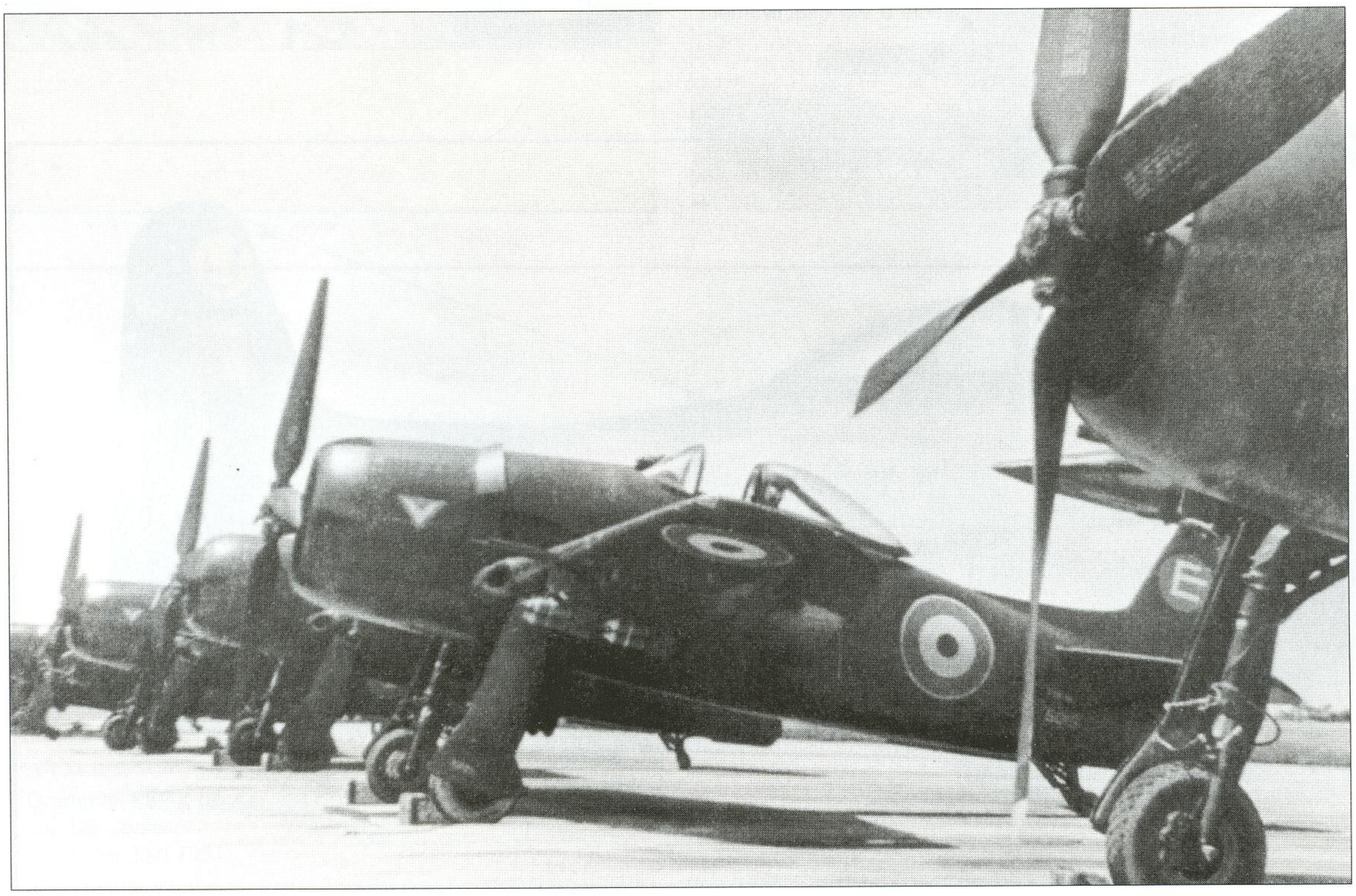
Grumman F8F-1B (BuAer 95172)
Commandant Jean Cavaroz
GC 1/9 *Limousin*
Cat-Bi, 1951.

© P-A. Tilley - 2005

Il est intéressant de noter que le BuAer n'est pas peint au même endroit des deux côtés.

Grumman F8F-1 (BuAer 95015)
GC 1/9 *Limousin*
Cat-Bi, 1951.

© P-A. Tilley - 2004



Le 95015 au début de sa carrière avec le GC 1/9 *Limousin*. Peu satisfait du vautour fatigué et de la sarrigue rabougrie, le commandant Cavaroz obtiendra l'autorisation de donner un coup de jeune aux insignes de son groupe.
(Collection J. Mutin)

GC 3/6 *ROUSSILLON*

GC 3/6 *ROUSSILLON*

Transformation sur F8F : 03.1951
Fin des opérations sur F8F : 02.1952

Commandant de groupe
Cne Motte
Cne Sales 03.1951

Bases :
25.11.50 Cat-Bi

Avions utilisés : 26

Avion(s) perdu(s) : 9
Disparus : 95253, 121501.
Par accident : 95227, 121464, 121465, 121483, 121495, 122141, 122147.

Pilote(s) tué(s) : 2
Par accident : S/C Cave (21.07.51), Lt Frezet (11.10.51)

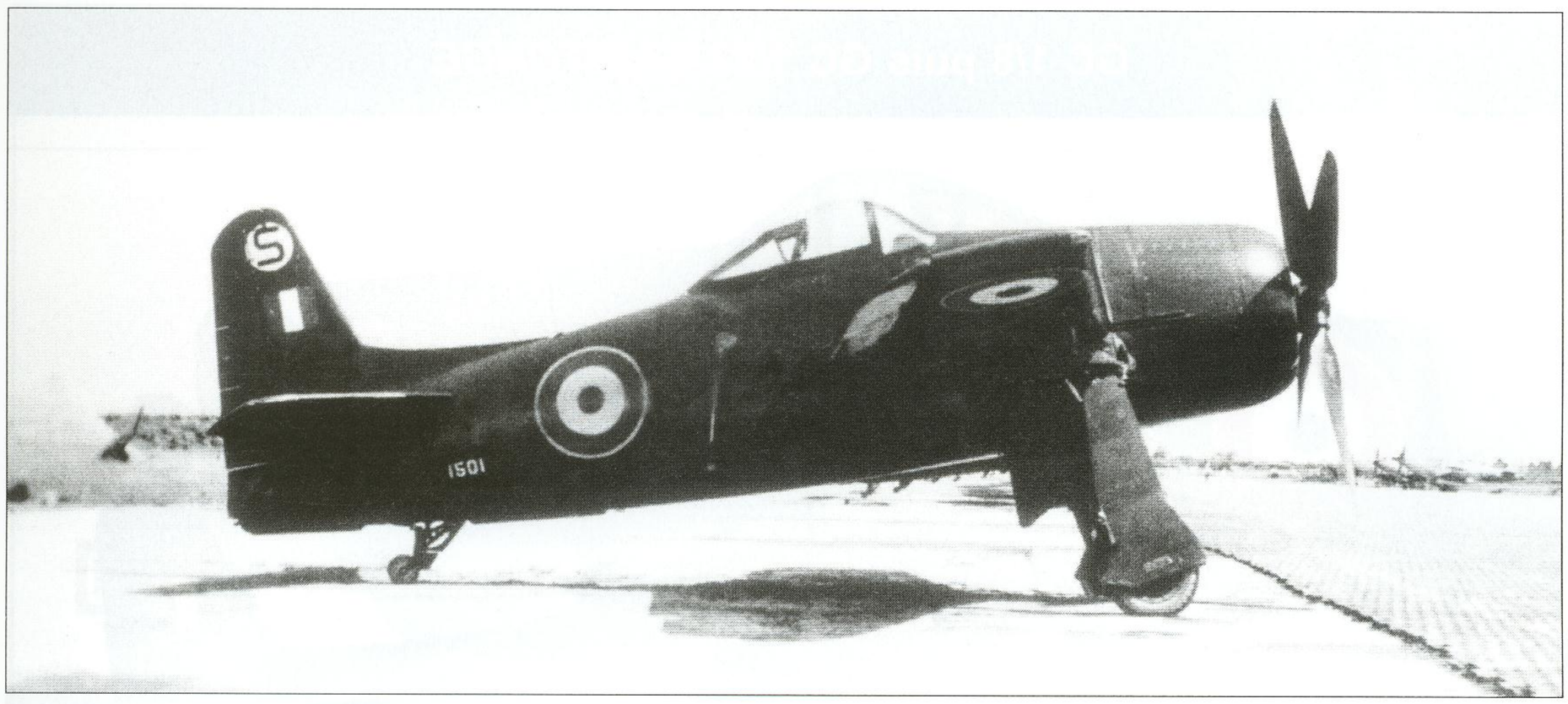
Pilote(s) disparu(s) : 2
S/C Barrois (23.01.52), S/Lt Léger (25.02.52)

Pendant ce temps, le GC 3/6 *Roussillon* a débuté sa transformation au début du mois de mars 1951. La première mission est menée à bien le 11 du même mois par le commandant de groupe, le capitaine Motte, à la tête d'une formation de quatre appareils qui mitraille le village de Lang Ngo.
Le *Roussillon* reste moins d'un an, cessant ses opérations à la fin du mois de février 1952. Il a effectué en tout (P-63 inclus) 7 277 heures de vol de guerre et perdu deux tués et deux disparus (sur Bearcat). Il cède son matériel au GC 2/8 *Languedoc*.

L'un des rares appareils du GC 3/6 *Roussillon* à avoir porté un insigne. En fait, seul le masque de tragédie a été effectivement peint sur quelques Bearcat.

Grumman F8F-1 (BuAer 94999)
GC 3/6 *Roussillon*
Cat-Bi, 1951.

© P-A. Tilley - 2005



Le 121501 du GC 3/6 *Roussillon* est perdu au cours d'une opération dans des circonstances inconnues avec le sergent-chef Barrois aux commandes, le 23 janvier 1952. Comme la plupart des avions du groupe, celui-ci ne portait pas d'insigne; la lettre individuelle était peinte en noir sur un disque jaune.
(Collection J. Mutin)

GC 1/6 *CORSE*

GC 1/6 *CORSE*

Transformation sur F8F : 06.1951
Fin des opérations sur F8F : 09.1951

Commandant de groupe
Cne de Chavagnac

Bases :
02.51 Bach Maï

Avions utilisés : 20

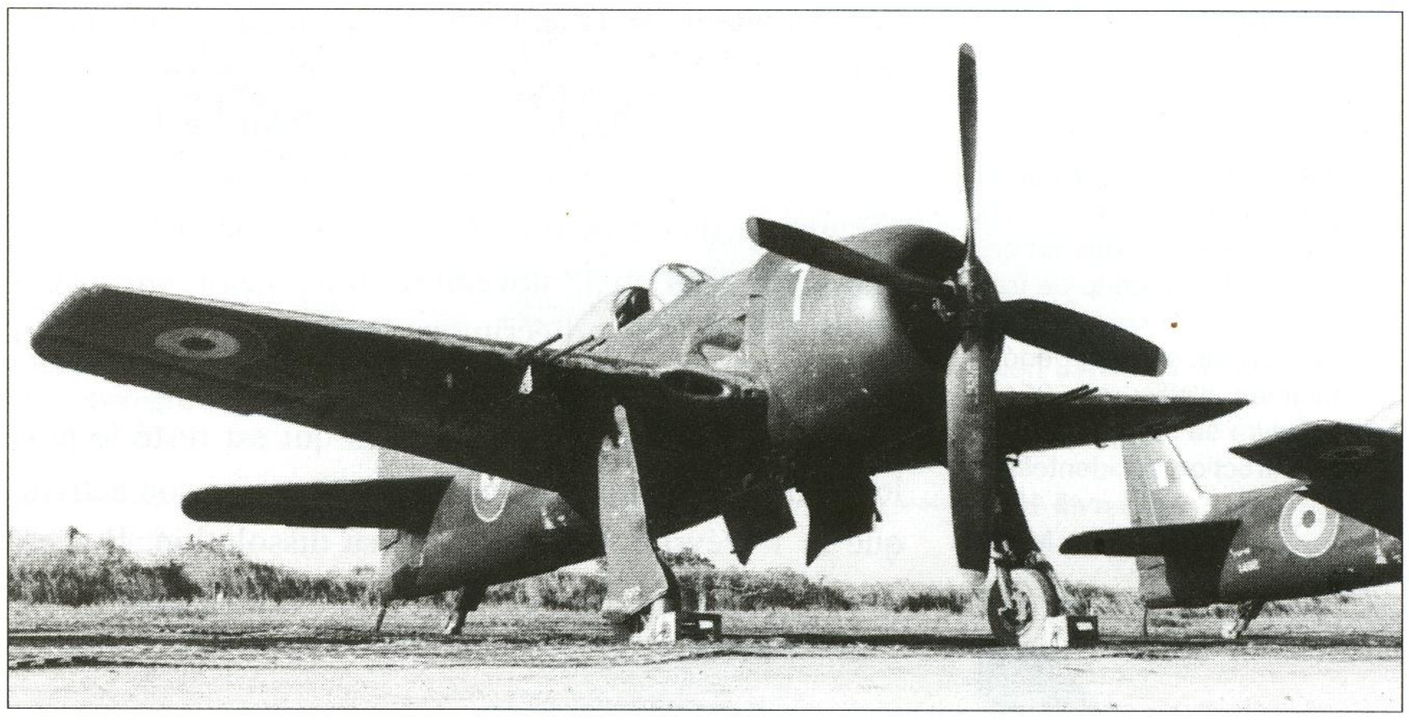
Avion(s) perdu(s) : 0

Pilote(s) tué(s) : 0

Pilote(s) disparu(s) : 0

Après être revenu en Indochine en avril 1950 pour opérer sur Spitfire, le GC 1/6 *Corse* passe sur F6F Hellcat en novembre. En juin 1951, alors que son tour d'opérations touche à sa fin, il est à nouveau transformé, cette fois sur F8F Bearcat. Le 8 septembre 1951, le GM 1/8 *Saintonge* arrive pour prendre la relève. Dix jours plus tard, le 1/6 *Corse* est retiré des opérations et s'apprête à rentrer en France.

Deux appareils du GC 1/6 *Corse* à Bach Maï, à gauche le 95487 (« T ») et à droite, le 121482 (« H »).
Ils conserveront le même code individuel avec le GC 1/8 *Saintonge*.
(ECPA-D)

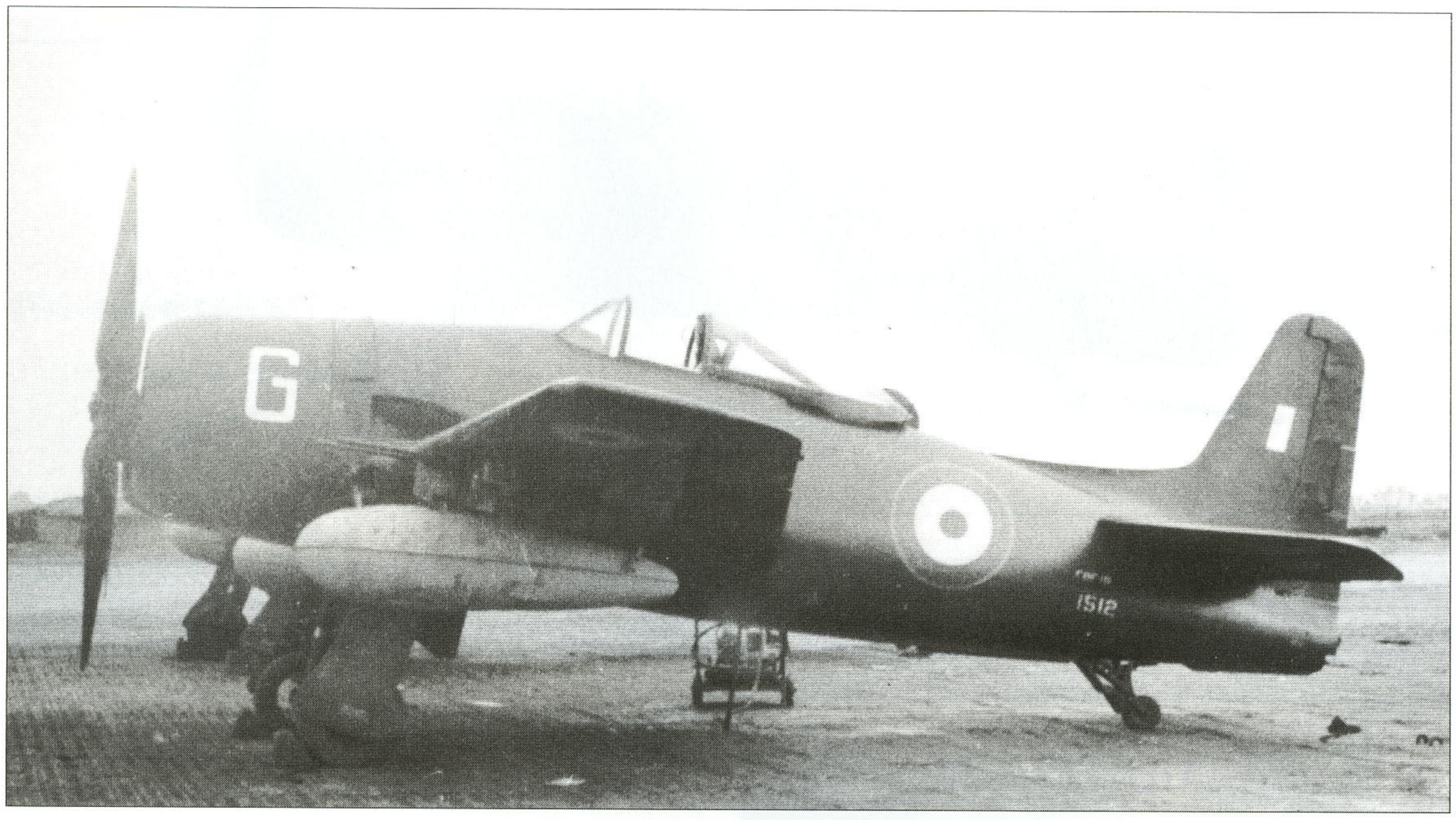


Grumman F8F-1 (BuAer 95472)
GC 1/6 *Corse*
Bach Maï, juin 1951.

© P-A. Tilley - 2005

Bearcat sur l'Indochine

GC 1/8 puis GC 1/22 *SAINTONGE*



Le 121512 du GC 1/8 sera perdu en opérations le 25 juin 1952 avec le capitaine Ponnau aux commandes.
(Photo P. Gandillet)

Le GC 1/8 est une unité de création récente (mars 1951), destinée dès le départ à opérer en Indochine. À son arrivée, le groupe reprend en compte le matériel laissé par le GC 1/6. La première mission se déroule le 21 septembre. Le 1/22 se distingue tout particulièrement dans la bataille de Diên Biên Phu, dont on reparlera plus loin.

Le 1er octobre 1953, le ministère de l'Air voulant récupérer les 8e et 9e escadres en métropole, décide de changer la dénomination du *Saintonge* qui devient GC 1/22 avec effet au 1er novembre. Il ne s'agit, en l'occurence, que d'un jeu d'écritures, le personnel, le matériel et les traditions demeurant les mêmes.

Le *Saintonge* est l'un des groupes qui est resté le plus longtemps en Indochine, puisqu'il n'y cesse son activité que le 1er février 1956, date de sa dissolution. Il n'est

Accident typique du Bearcat, mise en pylone à la suite soit d'une remise des gaz un peu violente, soit d'un coup de frein brutal.
Les dégâts sont en général minimes, d'ailleurs le 95472 poursuivra sa carrière jusqu'à sa destruction accidentelle le 25 avril 1954.
(Collection J. Mutin)

GC 1/8 *SAINTONGE*
GC 1/22 *SAINTONGE*

Transformation sur F8F : 09.1951
Fin des opérations sur F8F : 07.1954

Commandant de groupe
Cdt Charvet
Cdt Guérin 03.53
Cdt Chancerelle 03.54

Bases :
08.09.51 Bach Maï
09.12.53 - 14.03.54 Détachement à Diên Biên Phu

Avions utilisés : 62

Avion(s) perdu(s) : 27
Du fait de l'ennemi : 95055, 95076, 95133, 95232, 95239, 95247, 95373, 95384, 95420, 121466, 121468, 121474, 122131
Disparus : 94821, 95459
Par accident : 94792, 94830, 94938, 94943, 95036, 95156, 95463, 95472, 121512, 121517, 121518, 122151

Pilote(s) tué(s) : 8
Du fait de l'ennemi : Sgt Mordellet (10.01.52), Sgt Milan (23.01.52), Sgt Péron (14.04.52)
Par accident : Lt Billère (01.04.52), Cne Ponnau (25.06.52), Sgt Touchard (09.03.53), Sgt Perfetti (11.03.54), Sgt Bourderon (03.04.54)

Pilote(s) disparu(s) : 4
S/C Arbonnat (24.11.52), Cne Fabères (27.11.52), Adj Quiniou, Sgt Reboul (28.01.53)

Grumman F8F-1B (BuAer 121512)
Capitaine Ponnau (†)
GC 1/8 *Saintonge*
Bach Maï, 25 juin 1952.

© P-A. Tilley - 2005

donc pas étonnant qu'il soit le groupe de chasse qui ait le plus souffert, ne perdant pas moins de douze pilotes, dont sept en opérations et 27 avions sur les 62 utilisés (42%).
Le tableau synthétique a été volontairement arrêté à la date d'entrée en vigueur du cessez-le-feu. Entre ce moment et sa dissolution, le groupe poursuit l'entraînement des pilotes, d'ailleurs soumis à de sévères restrictions. Notamment, il est interdit aux avions français de survoler la nouvelle République démocratique du Viêt-nam. Néanmoins, les autorités françaises regroupent à Cat Bi toutes les unités basées dans le Nord en attendant l'évacuation du Tonkin. Le GC 1/22 y est transféré le 1er septembre. Le 31 décembre, il gagne le Sud et s'installe à Nha Trang avant d'être muté à Bien Hoa le 5 mai 1955. Le 11 octobre 1955, il est transféré au Cap Saint-Jacques où il est dissous le 1er février 1956.
Pendant son long séjour en Indochine, le GC 1/22 *Saintonge* a réalisé 14 689 sorties en 15 209 heures de vol de guerre.

Débalage de roquettes HVAR de 126 mm dans le camp retranché de Diên Biên Phu où stationne un détachement du GC 1/22 *Saintonge*, le 10 janvier 1954.
(ECPA-D)

La lettre individuelle était répétée sur la lèvre inférieure du capot.

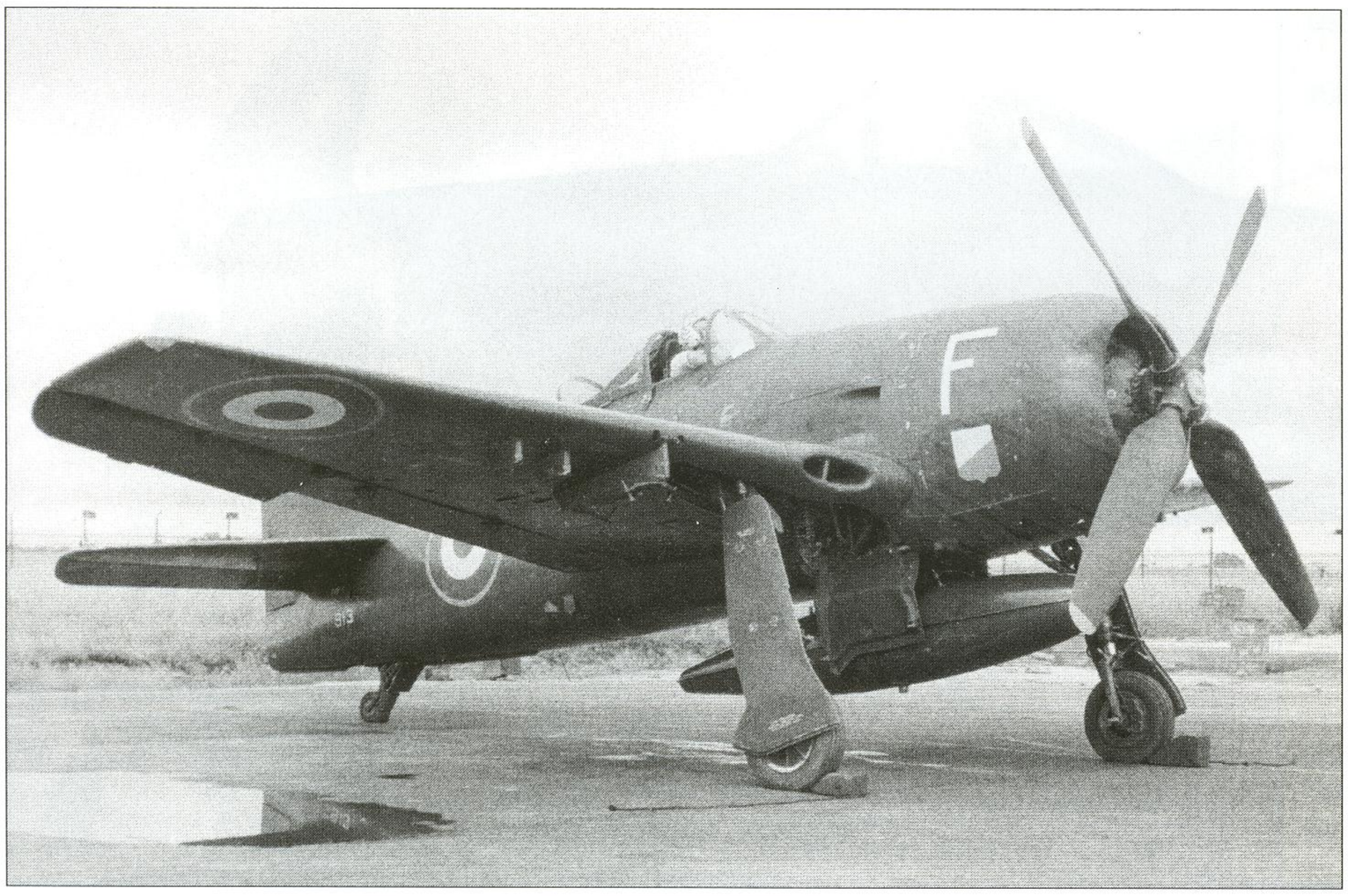
Grumman F8F-1B (BuAer 121489)
GC 1/22 *Saintonge*
Bach Maï, 1954.

© P-A. Tilley - 2005

Bearcat sur l'Indochine

Probablement l'une des plus belles photos de Bearcat, celle-ci montre le « ROMEO » (BuAer 95128) du GC 1/22 *Saintonge* à Diên Biên Phu en janvier 1954.
Il sera retiré des opérations le 4 février à la suite d'une sortie de piste, mais il sera réparé et terminera sa carrière au sein de l'aviation sud-vietnamienne.
(Photo J. Mutin)

Le nouveau « ROMEO » (BuAer 121510) affecté au GC 1/22 *Saintonge* en mars 1954. Il s'agissait aussi d'un F8F-1B armé de quatre canons.
(Photo J. Mutin)



Le 94913, affecté au GC 1/22 le 24 juillet 1954, attend ses insignes sur l'écusson. Il faisait partie du dernier lot de 10 appareils livrés le 29 mai par les Américains. Il sera accidenté et réformé en octobre 1955.
(Collection J. Mutin)

GC 1/8 puis GC 1/22 *SAINTONGE*

GC 2/8 *LANGUEDOC*
GC 2/22 *LANGUEDOC*

Transformation sur F8F : 02.1952
Fin des opérations sur F8F : 07.1954

Commandant de groupe
Cdt Brunschwig
Cne Saint Macary 05.1953
Cne Auriol 04.1954

Bases :
02.1952 Cat-Bi
02.01 - 22.05.54 Détachement à Xieng Khouang

Avions utilisés : 51

Avion(s) perdu(s) : 12
Du fait de l'ennemi : 95119, 121472, 121487
Par accident : 94776, 94875, 94936, 95172, 95266, 121480, 121485, 121488, 122106

Pilote(s) tué(s) : 5
Du fait de l'ennemi : Cne Guinamond (29.07.52), Cdt Brunschwig (16.05.53),
Par accident : S/Lt Caron (19.09.53), Cne Rapinat, Lt Jouvenel (07.02.54)

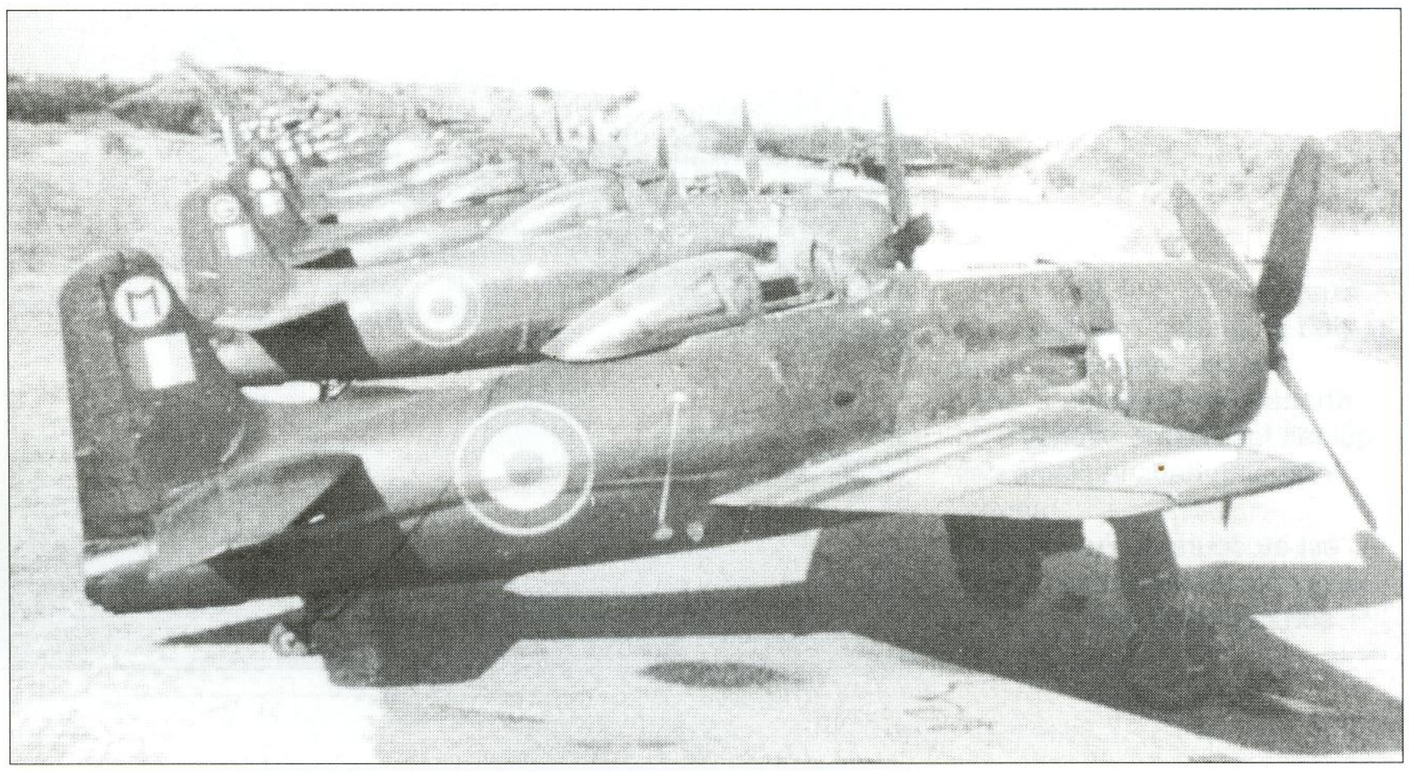
Pilote(s) prisonnier(s) : 1
Sgt Sarahoui (15.03.54 – † en captivité)

Le GC 2/8, créé en août 1951, arrive à Cat Bi en février 1952 pour assurer la relève du GC 3/6. Très vite engagé de manière intensive (1 000 sorties en quatre mois), il ne déplore sa première perte que le 29 juillet. Par contre, le 16 mai 1953, il va être cruellement frappé par la mort de son chef, le commandant Brunschwig, descendu par des mitrailleuses viet dans la région de Nha Xuyen.

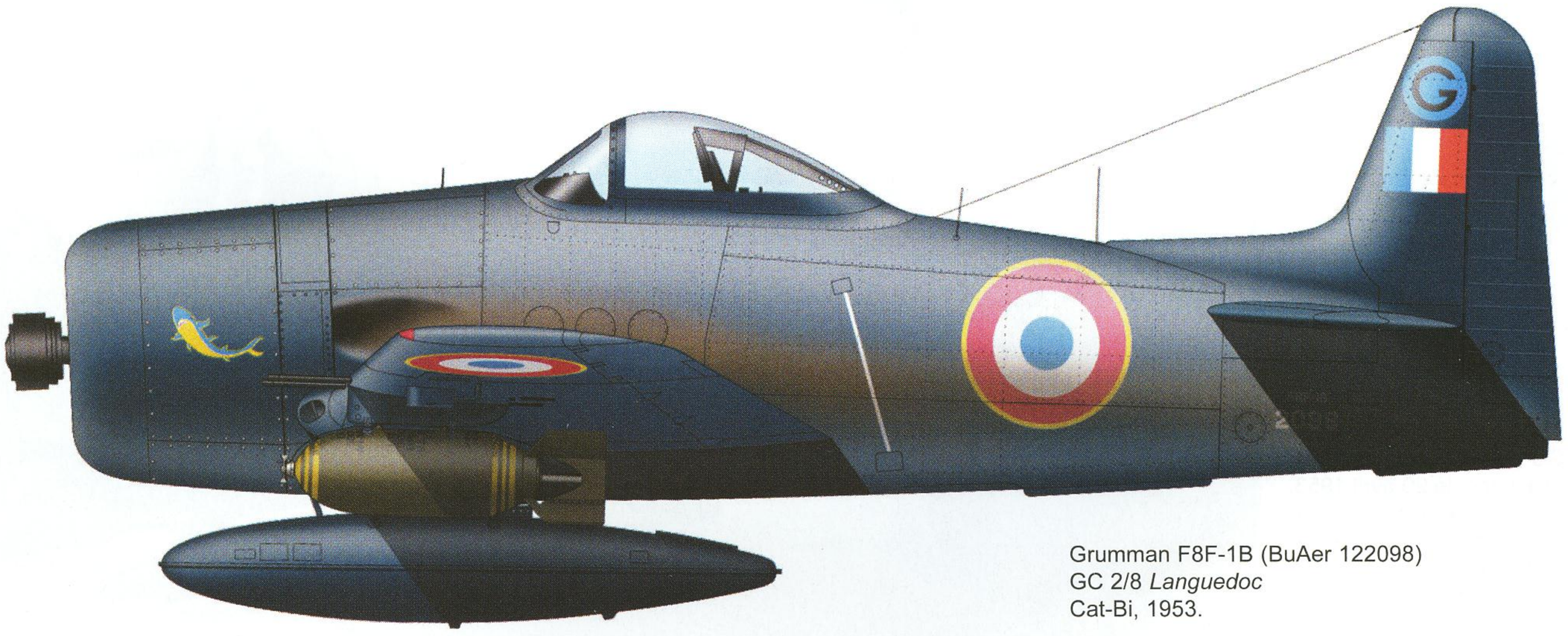
Le 1er octobre 1953, le 2/8 est rebaptisé 2/22. Entre janvier et mai 1954, il détache en permanence une dizaine d'avions sur le terrain avancé de Xieng Khouang, qui vont opérer dans des conditions matérielles difficiles. Que ce soit depuis ce terrain avancé ou depuis Cat Bi, pendant cette période, l'activité du 2/22 se fera presque exclusivement au profit du camp retranché de Diên Biên Phu

Le 5 décembre 1954, il quitte le Nord Viêt-nam et s'installe à Nha Trang, tout en maintenant un détachement à Do Son, terrain sommaire proche de Cat Bi.

Le groupe est officiellement dissous en date du 1er mars 1955. Lors de son séjour en Indochine, il a accompli 11 157 sorties totalisant 12 661 heures de vol de guerre, pour la perte de cinq pilotes.



Alignement des F8F du *Languedoc* à Do Son.
Une escadrille portait la lettre individuelle sur un disque bleu, l'autre sur un disque jaune.
(Collection J. Mutin)



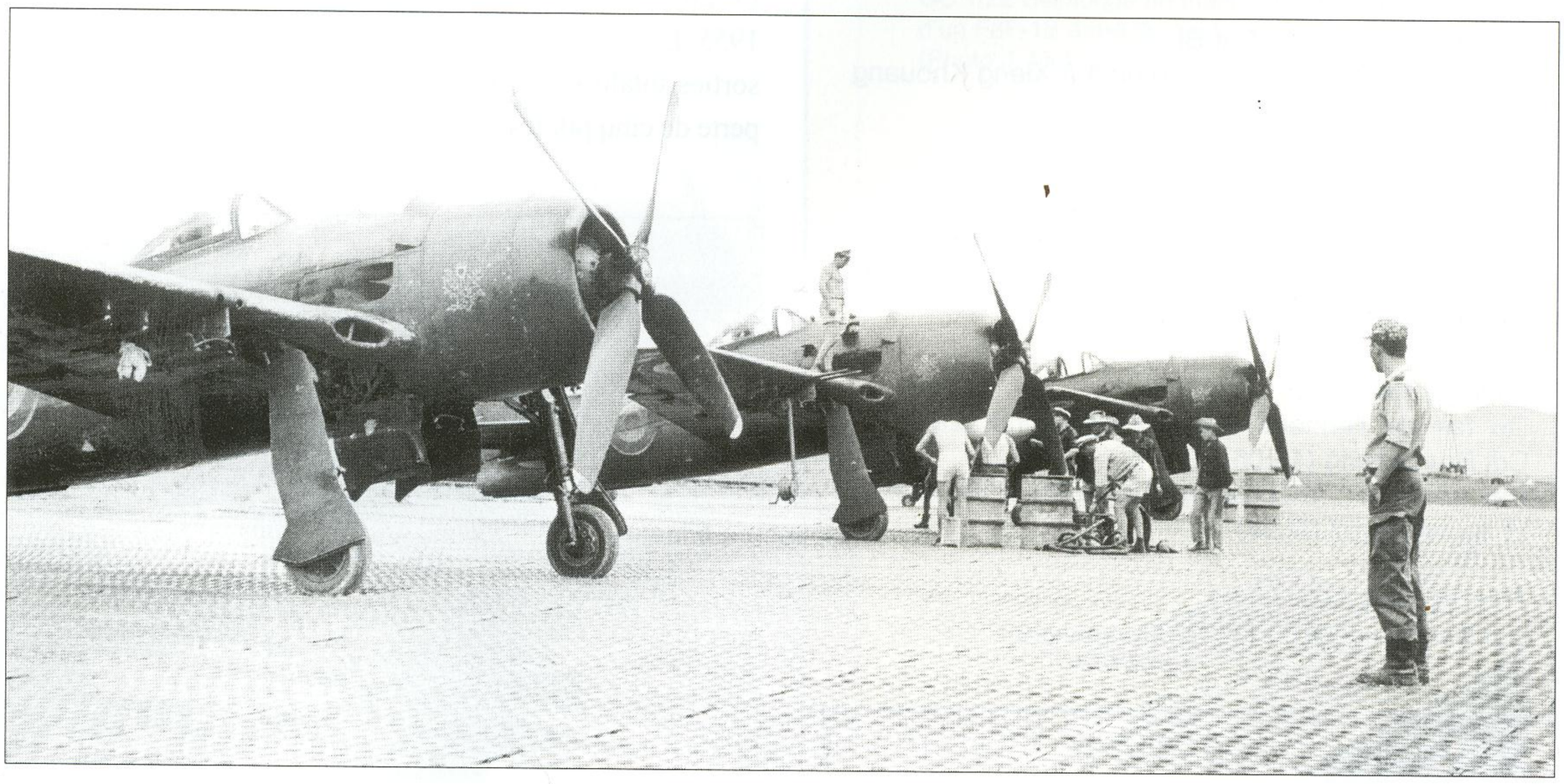
Grumman F8F-1B (BuAer 122098)
GC 2/8 *Languedoc*
Cat-Bi, 1953.

© P-A. Tilley - 2005

Bearcat sur l'Indochine

Grumman F8F-1 (BuAer 94795)
GC 2/22 *Languedoc*
Cat-Bi, 1954.

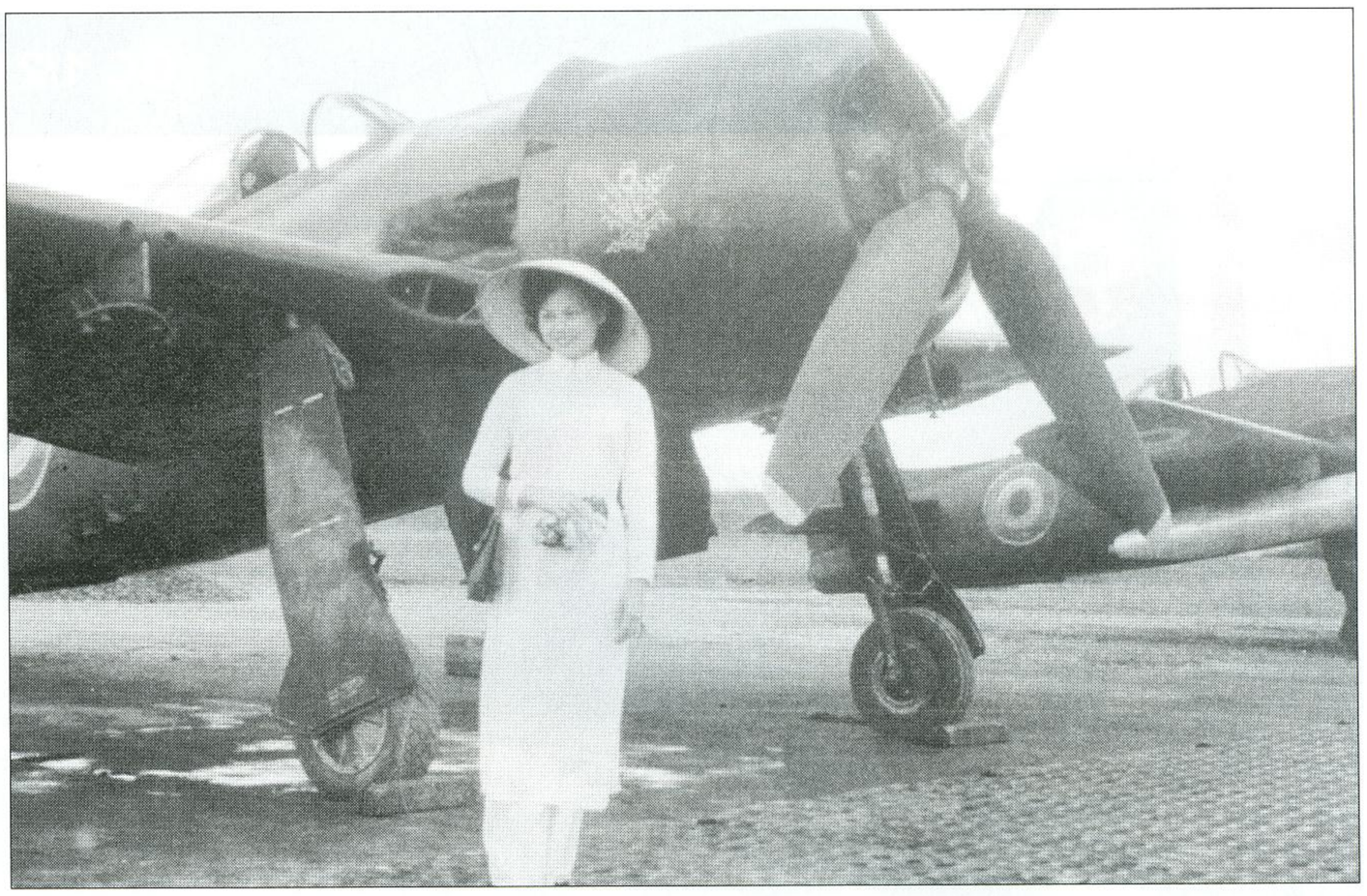
© P-A. Tilley - 2005

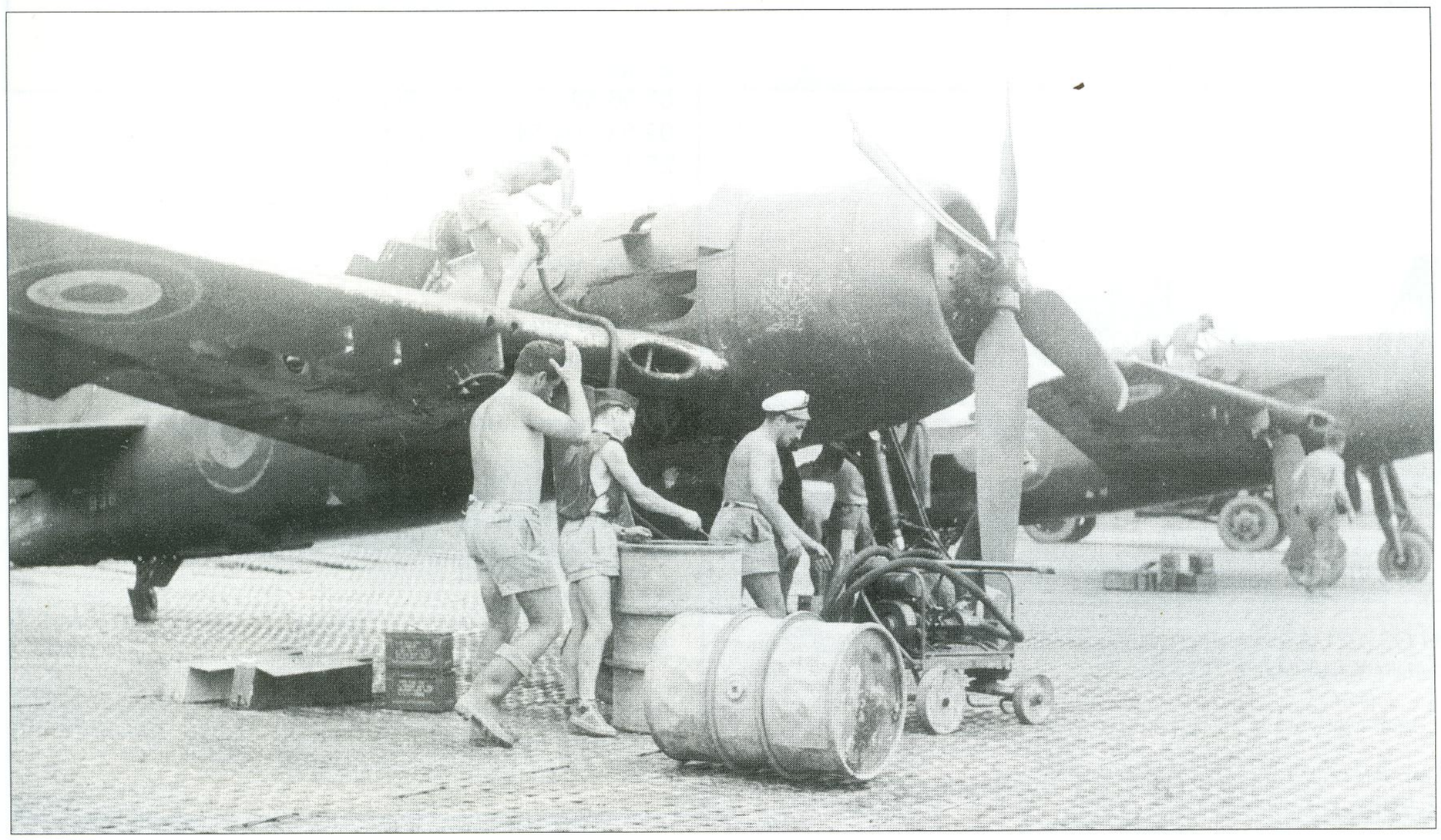


En avril 1953, huit Bearcat du 2/8 *Languedoc* sont détachés en permanence à Xieng Khouang en appui du 2e BCP qui fait face à une offensive du Viêt-minh dans la plaine des Jarres.
C'est au cours de l'une de ces missions que le groupe perdra son commandant, le 16 mai (ECPA-D).

Le « ZOULOU » (94795) du GC 2/8 *Languedoc* à Xieng Khouang, le 20 avril 1953. L'utilisation intensive des appareils disponibles laissait peu de temps aux mécanos pour les nettoyer et, comme on le voit, le moteur Pratt & Whitney fumait beaucoup. (ECPA-D)

Photo traditionnelle de tout album d'un pilote français en Indochine. Quelques grammes de grâce dans un monde de brutes.
Cat-Bi, 1952.
(Photo P. Faure)

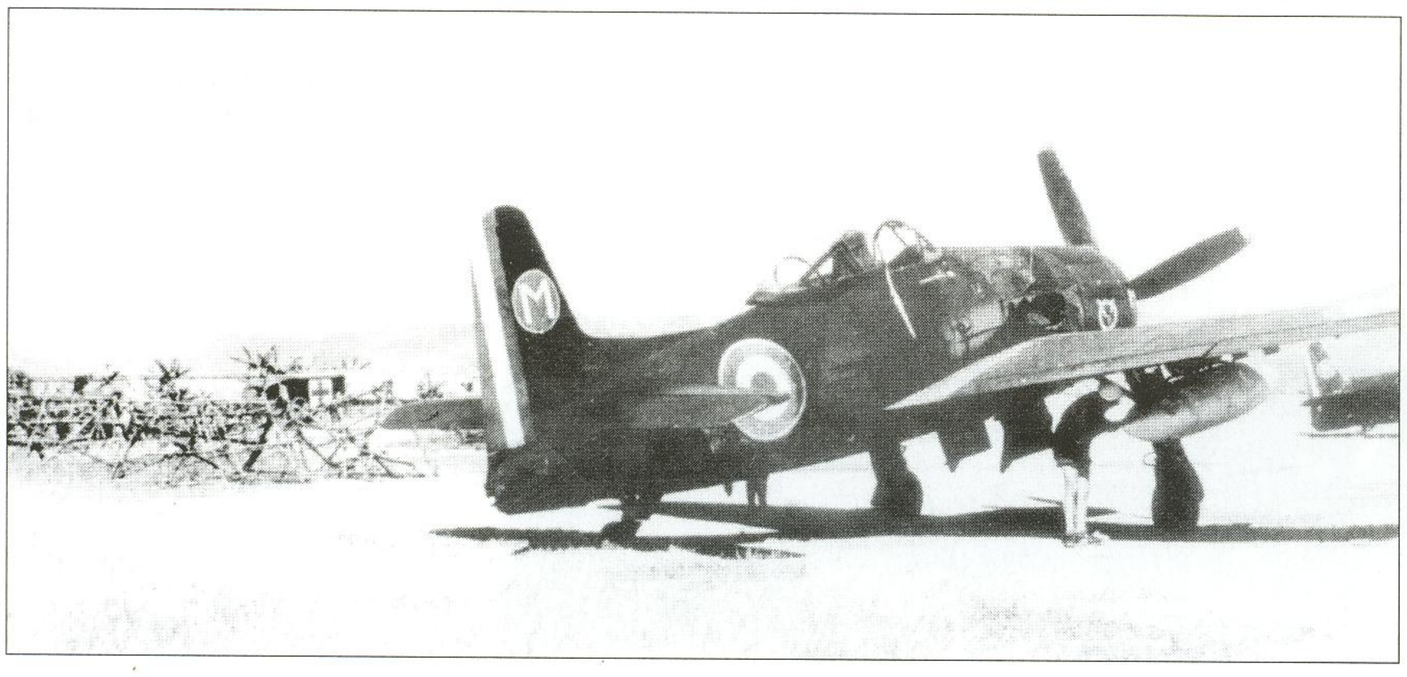




Suite du reportage fait à Xien Khouang le 10 avril 1953.
Au premier plan, ci-contre, et à droite, ci-dessous, le 94936 (« JULIET »), qui sera perdu dans un accident fatal au capitaine Rapinat, le 7 février 1954.
Sur ce terrain avancé, les pleins sont faits à la main.
(ECPA-D)

Bearcat sur l'Indochine

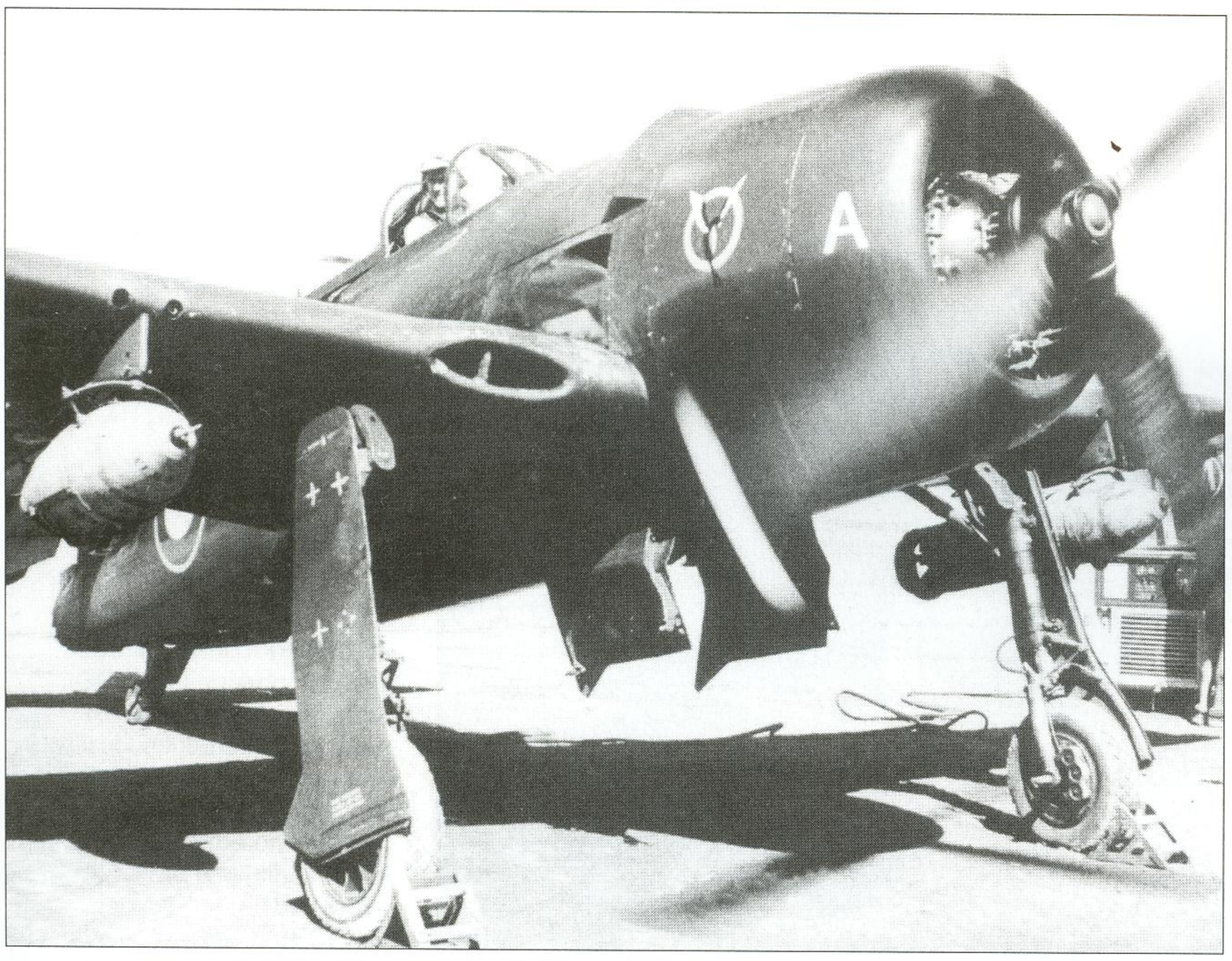
GC 1/21 *ARTOIS*



En haut : alignement des Bearcat du GC 1/21 *Artois* à Bach Maï, avec au premier plan le 94972 qui sera accidenté au décollage par le capitaine Delpech le 7 octobre 1953.

Ci-dessus : le 95295 photographié à Bach Maï vers la fin de l'année 1952.

Ci-dessous : le « A », BuAer 94836 à Bach Maï, où il sera légèrement endommagé par une sortie de piste, armé de deux bombes françaises de 500 kg.
(Photos P. Faure)



GC 1/21 *ARTOIS*

Transformation sur F8F :	06.1952
Fin des opérations sur F8F :	07.1954
Commandant de groupe	
Cdt Chantier	
Cne de Serre de Saint Roman	12.1953
Bases :	
07.06.52	Tourane
09.53 - 04.54	Détachement à Bach Maï
25.12.53 - 03.54	Détachement à Seno
04.54 - 06.54	Détachement à Paksé

Avions utilisés : 40

Avion(s) perdu(s) : 6
Du fait de l'ennemi : 121495
Disparu : 95406
Par accident : 94940, 94972, 95037, 122094

Pilote(s) tué(s) : 1
Du fait de l'ennemi : aucun
Par accident : Sgt Strulu (08.05.54)

Pilote(s) disparu(s) : 1
S/Lt Lagarde (24.12.52)

Pilote(s) prisonnier(s) : 1
Lt Guidoni (10.11.53)

Le GC 1/21 est le dernier groupe de chasse créé spécifiquement pour le théâtre d'opérations indochinois. Il voit le jour en janvier 1952 à Oran avant de venir relever le GC 1/9 *Limousin* à Tourane, en centre Annam, début juin. Il récupère ainsi les 17 F8F-1B et l'unique F8F-1 laissés par ce groupe.

Le 1/21 opère au profit du GATAC Centre dans une zone où la DCA viet n'est pas encore aussi dense et efficace que dans le Nord. Si le groupe perd le sous-lieutenant Lagarde au cours d'une mission dans la région de Na San le 24 décembre 1952, c'est dans des circonstances non élucidées, probablement liées aux conditions climatiques.

Fin septembre 1953, un détachement de huit appareils est envoyé à Bach Maï pour des missions sur le Tonkin. Le 10 novembre, le 1/21 enregistre sa seule perte à l'ennemi : le lieutenant Guidoni, touché par la DCA viet, est contraint d'évacuer son appareil (121495); il est fait prisonnier à Thai N'Guyen.

Le rythme des missions s'accélère à la fin de l'année 1953. Le groupe installe un détachement à Seno pour appuyer un détachement de Bearcat installé dans le camp retranché de Diên Biên Phu. Au début de l'année 1954, il participe très

Grumman F8F-1B (BuAer 121491)
GC 1/21 *Artois*
Tourane, 1954.

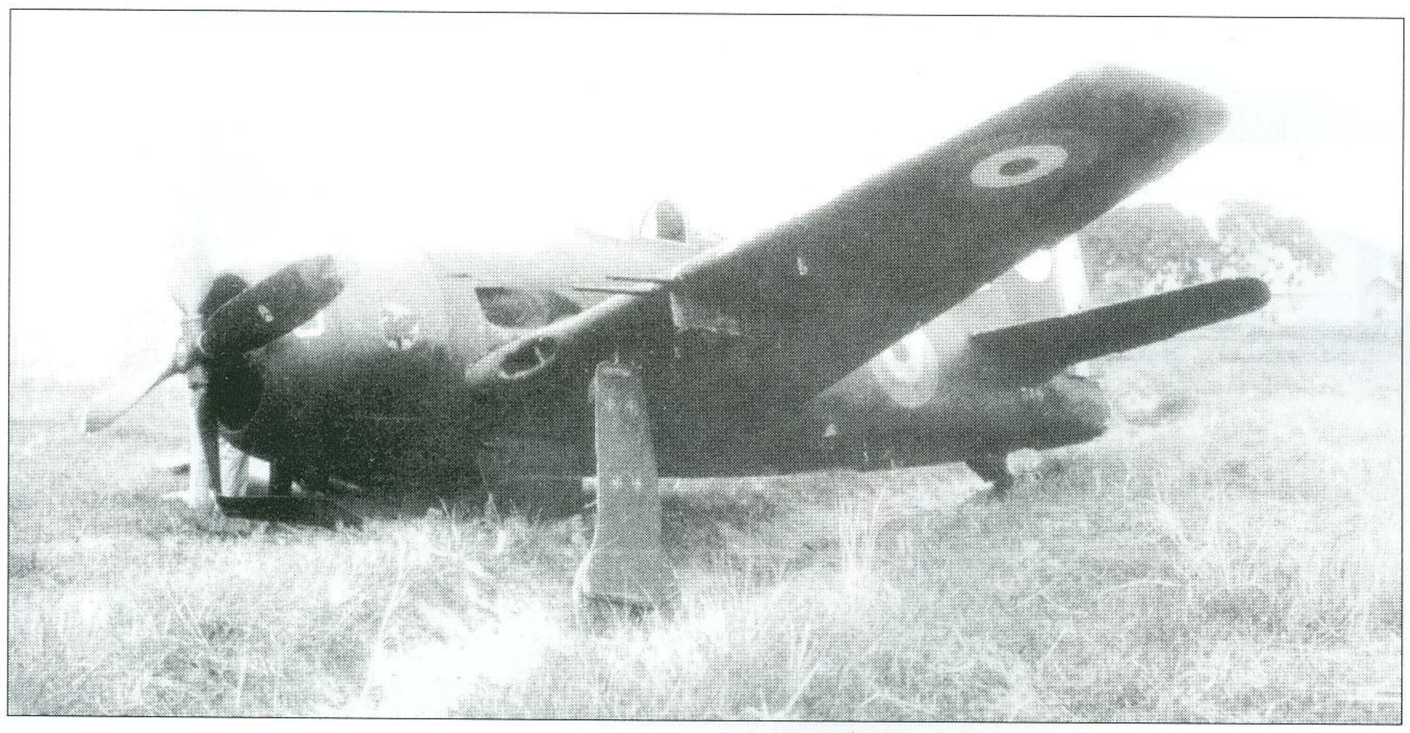
© P-A. Tilley - 2005

Classique, mais toujours plaisante, cette vue du détachement du GC 1/21 *Artois* à Dong Hoi fin 1953. Les Bearcat y opéraient depuis une piste en terre battue. (ECPA-D)

Grumman F8F-1 (BuAer 94836)
GC 1/21 *Artois*
Tourane, 1954.

© P-A. Tilley - 2005

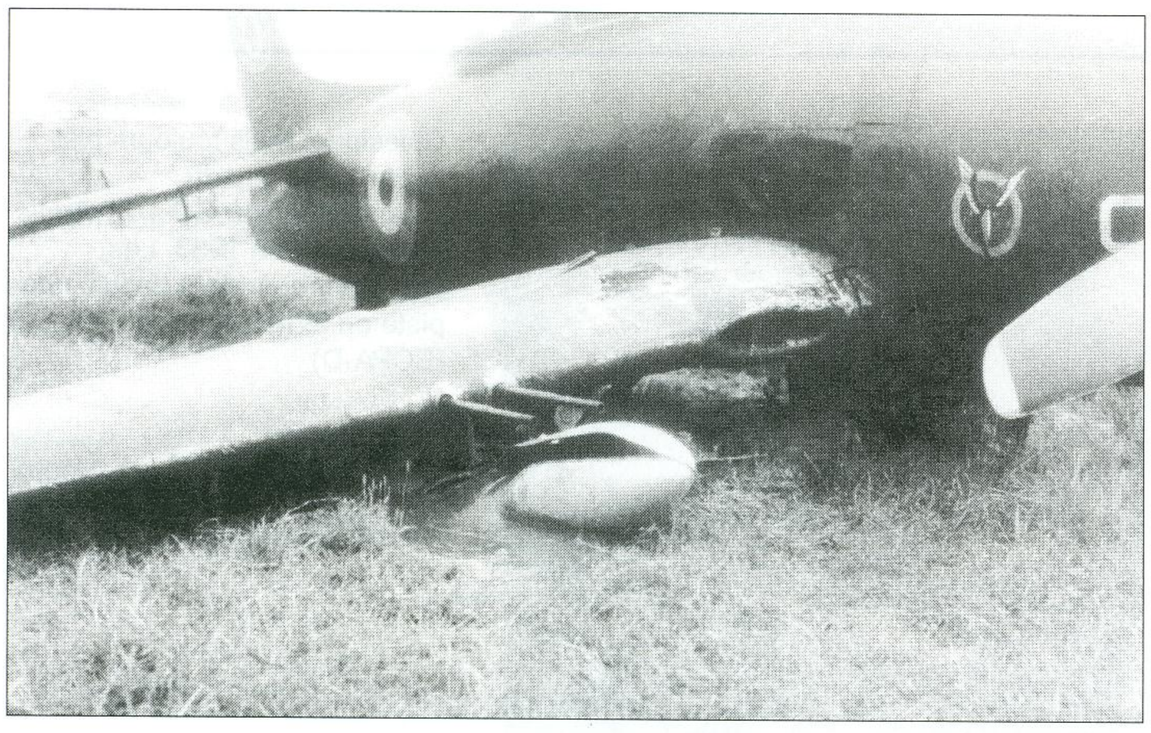
Bearcat sur l'Indochine

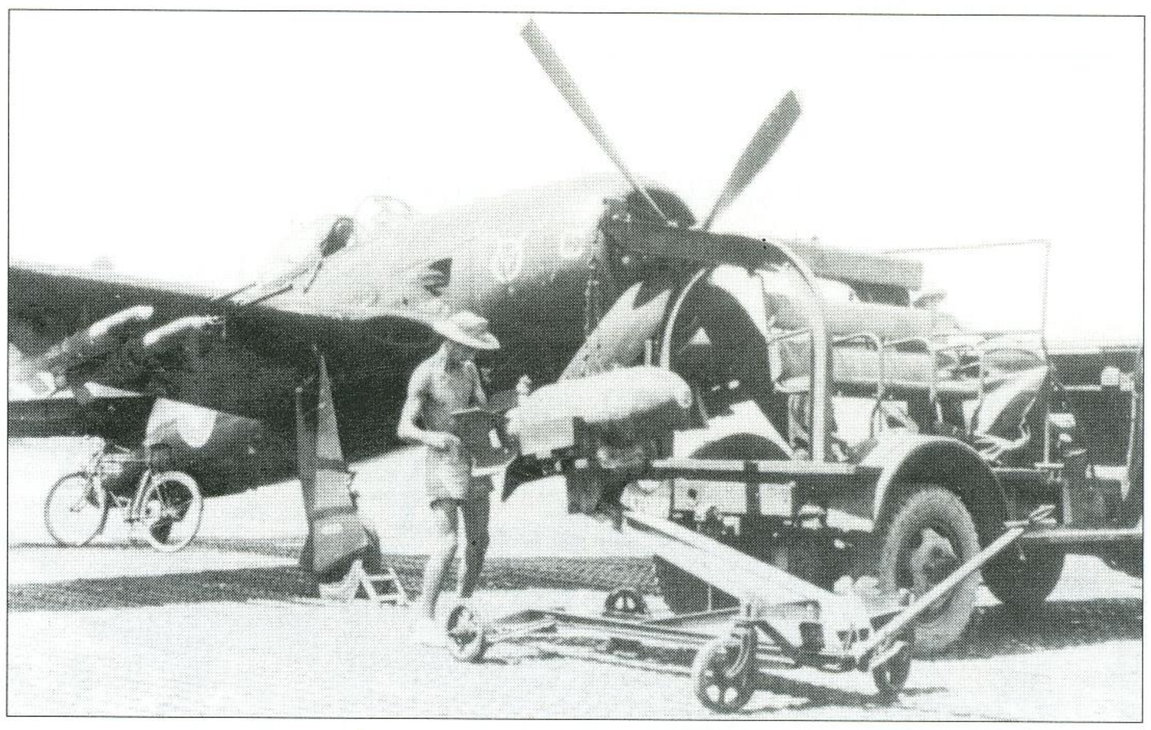


activement aux opérations de nettoyage entreprises en Annam entre Tourane et Nha Trang.
Début avril 1954, quatre F8F sont détachés à Paksé, au Laos, où le sergent Strullu trouve la mort le 8 mai à la suite d'une sortie de piste au décollage.
À la cessation des hostilités, le 1/21 se regroupe à Tourane. Son sort est scellé, il est dissous en date du 1er février 1955. Le personnel est soit rapatrié, soit transféré dans les autres groupes et ses onze derniers Bearcat sont répartis entre le 2/21 et le parc.
Au cours de son séjour en Indochine, le GC 1/21 *Artois* a effectué 8 304 sorties en 9 428 heures de vol de guerre.

Ci-dessus et ci-dessous, à gauche :
le 95349 (« OSCAR ») du GC 1/21 *Artois* est légèrement endommagé à la suite d'une panne de moteur au décollage de Bach Maï le 21 décembre 1952. Le lieutenant Leriche en sera quitte pour une bonne sueur froide. On note le réservoir de napalm crevé...

Ci-dessous, à droite :
chargement d'une bombe de 500 kg, en plus des deux roquettes HVAR, sur le 122094. L'appareil sera accidenté trois fois, dont une fois avec l'*Artois* le 4 octobre 1952.
(Photos P. Faure)





GC 2/9 puis 2/21 *AUVERGNE*

Deux Bearcat du 2/21 *Auvergne*, le « BRAVO » (94788) et le « DELTA » (94783). Ce dernier sera perdu le 17 juillet 1954 lorsqu'il s'écrasera au décollage de Nha Trang avec ses bidons de napalm. Le pilote, le lieutenant Foncelles, se sortira par miracle du brasier.
(Photo SPI)

GC 2/9 *AUVERGNE*
GC 2/21 *AUVERGNE*

Transformation sur F8F : 12.1952
Fin des opérations sur F8F : 07.1954

Commandant de groupe
Cne Petit
Cne Bret 12.1952
Cne Delpech 03.1954

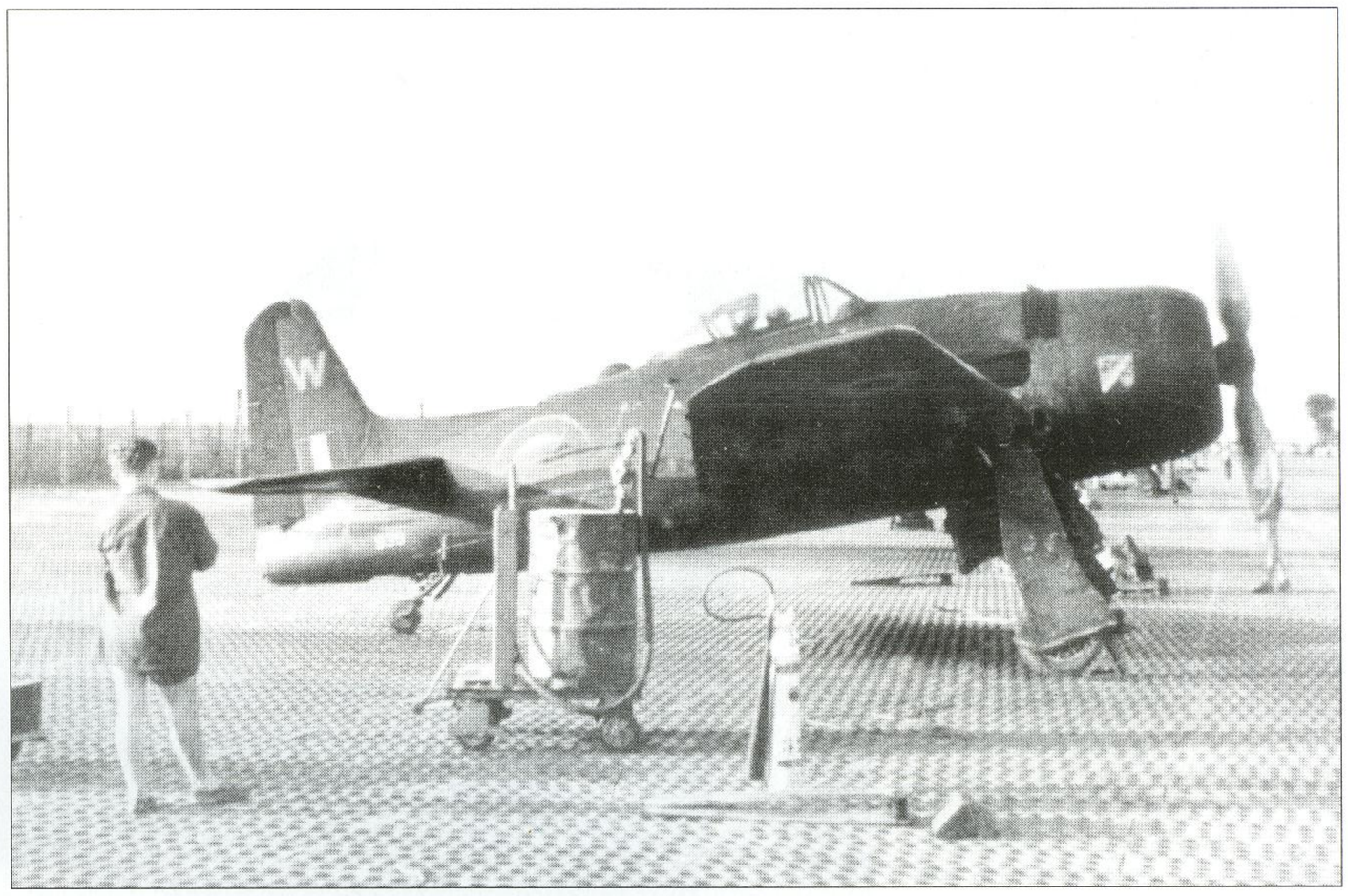
Bases :
Tan Son Nhut
15.11.53 - ? Détachement à Xieng Khouang

Avions utilisés : 34

Avion(s) perdu(s) : 7
Du fait de l'ennemi : 94885, 94994
Par accident : 94766, 94783, 94890, 95008, 95293

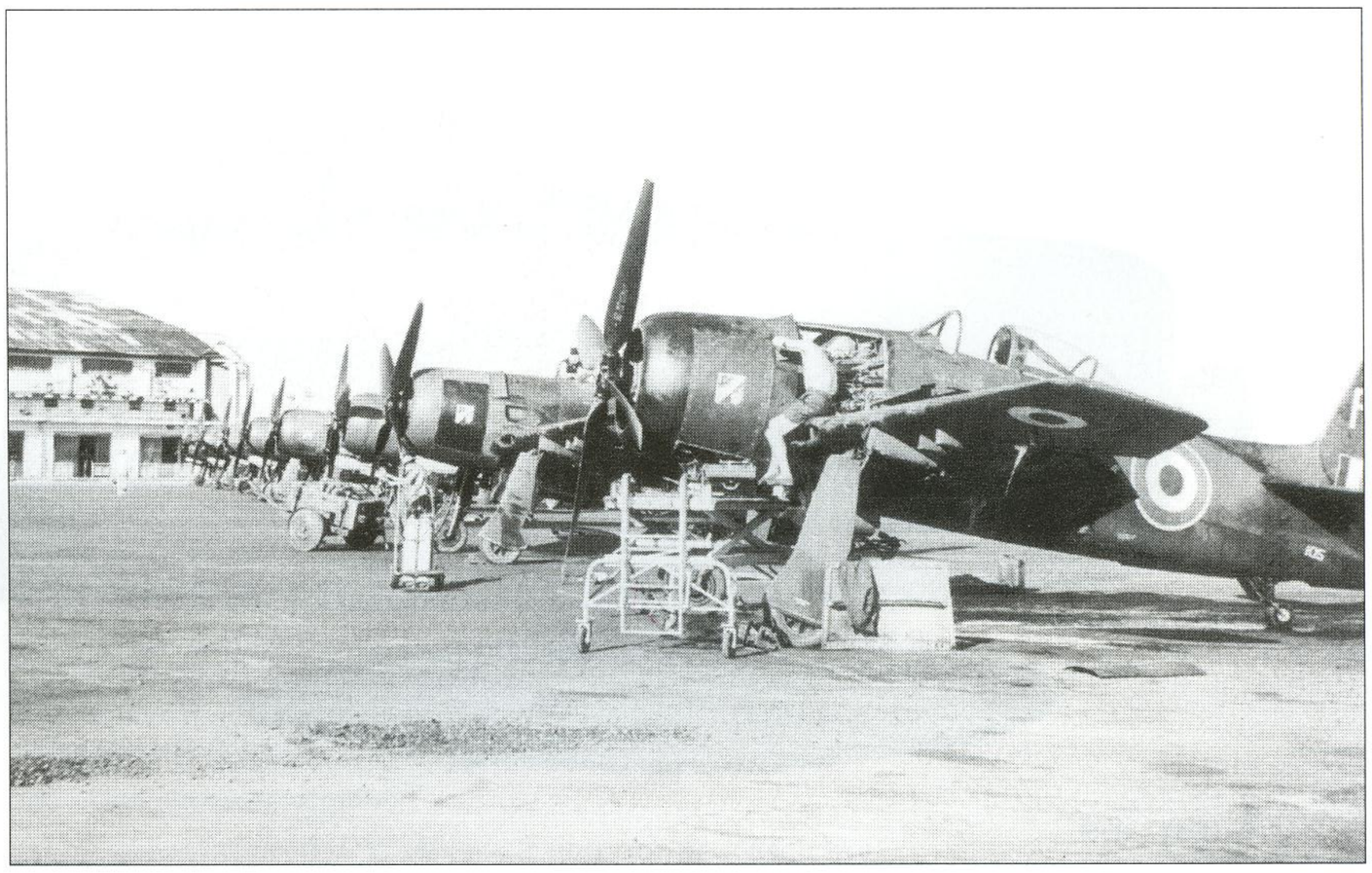
Pilote(s) tué(s) : 3
Du fait de l'ennemi : Sgt Pulon (02.12.53)
Par accident : Sgt Bories (05.06.53), Sgt Fradet (02.12.53)

C'est grâce à la livraison de trente machines à l'été 1952 que le GC 2/9 *Auvergne* peut abandonner ses Hellcat pour être à son tour transformé sur Bearcat à partir du mois de décembre.
Basé à Tan Son Nhut, il opère principalement en Cochinchine et au sud Annam, sous les ordres du GATAC Sud.
Le 6 avril 1953, le capitaine Bret doit se poser d'urgence en zone viet; l'avion (95293) est incendié et le pilote récupéré par un hélicoptère. Le 5 juin près de Tay Ninh, le sergent Bories se tue en effectuant une passe à trop basse altitude (94766). Le 20 octobre, le lieutenant Leroy est descendu par la DCA (94885), mais il parvient à se poser à My Tho; lui aussi échappera aux geôles viet grâce à l'intrrvention rapide d'un hélicoptère.
Le 31 octobre 1953, le GC 2/9 prend la dénomination de GC 2/21 *Auvergne*.
Le 2 décembre est une journée particulièrement tragique pour le groupe. D'abord, il enregistre son unique perte humaine du fait de l'ennemi. En mission au-dessus de la plaine des Joncs, le sergent Pulon (94994) est abattu par la DCA d'un sampan qu'il mitraillait. Ensuite, il perd le sergent Fradet qui, parti de Xieng Khouang, s'écrase au sol à Ban Nam Bac après avoir heurté un arbre lors d'une attaque au napalm.
Le 2/21, maintenu dans le Sud, est peu concerné par la bataille de Diên Biên Phu.
Le 19 mars 1954, le capitaine Delpech en prend le commandement; il sera à son tour remplacé par le capitaine Massat le 24 novembre. Le 1er novembre, le groupe déménage pour Tourane, où il reçoit les avions des 1/21 et 2/22 qui viennent d'être dissous. Le 1er avril 1955, il est rebaptisé GC 2/21 *Artois*, le nom d'*Auvergne* ayant été attribué au nouveau GC 2/9 reconstitué en France.
Le 11 juin 1955, le groupe est transféré à Bien Hoa où il retrouve le 1/22 *Saintonge*. Le 1er décembre, le commandant Marty en prend la tête. Le groupe est officiellement dissous le 1er février 1956, mais il va néanmoins poursuivre ses activités sous un autre nom : CTC (centre de transformation à la chasse).
Créé à cette même date au Cap Saint-Jacques, le CTC est chargé d'instruire le personnel de la naissante aviation sud-vietnamienne à laquelle les États-Unis ont décidé de céder le matériel utilisé par les Français. En fait, l'instruction se déroule en majeure partie à Bien Hoa, base passée sous le contrôle de l'aviation sud-vietnamienne. Le CTC est dissous le 1er juin 1956.

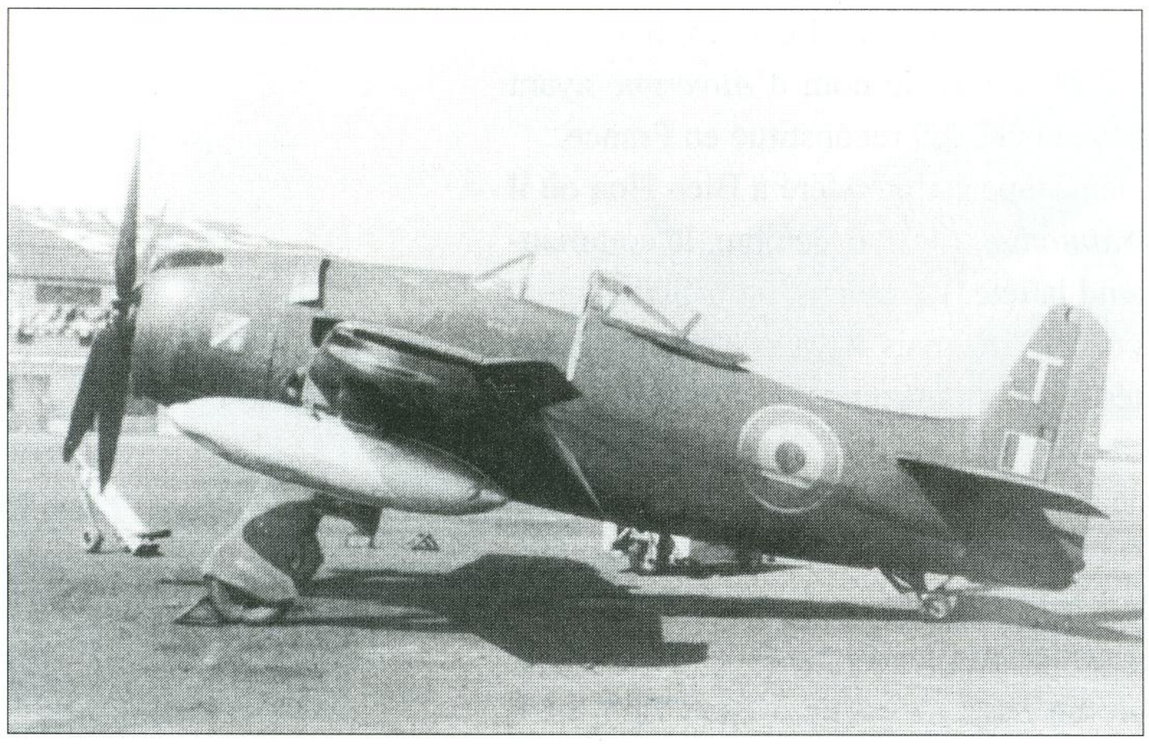


Ci-dessus :
le 94939, un ancien appareil du 1/21 qui sera versé au 2/21 en novembre 1953, mis sur le dos en mars 1954, puis réparé et rendu au 2/21 avant de terminer sa carrière au sein de l'aviation sud-vietnamienne. Les plaques Marston (PSP) sont bien visibles sur ce cliché pris à Xieng Khouang fin 1953.
(Collection J. Mutin)

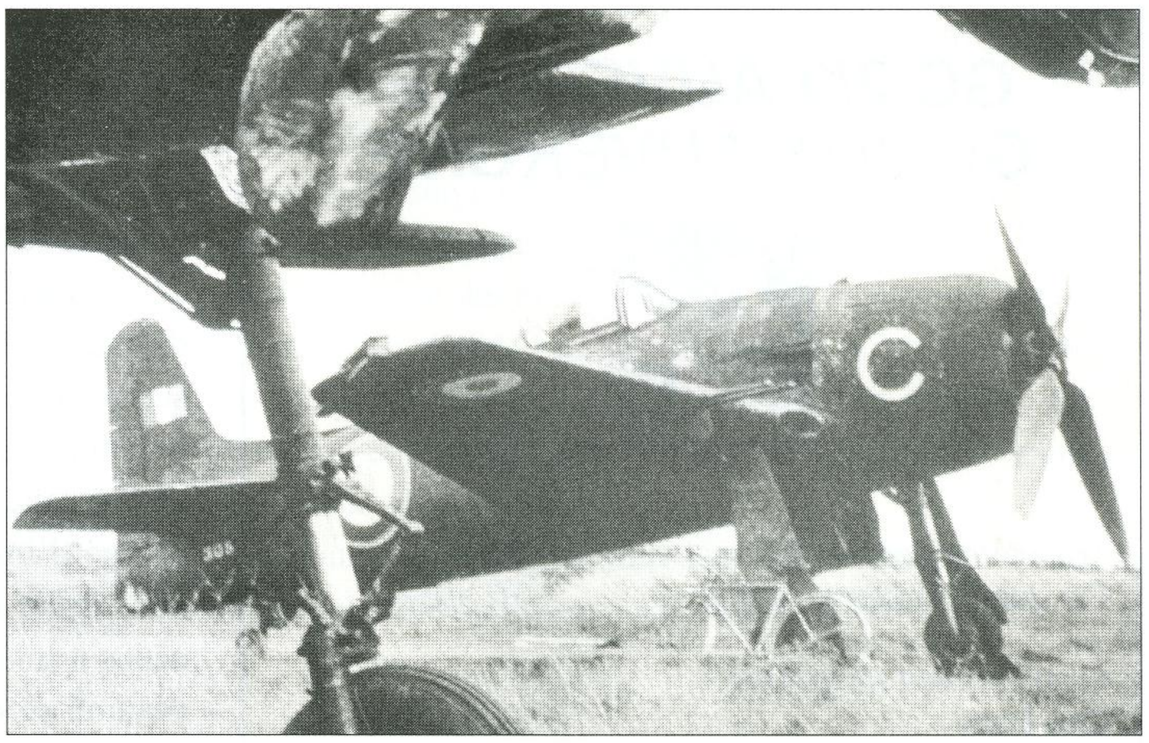
Ci-dessous :
rangée de Bearcat du 2/21 *Auvergne* à Tan Son Nhut vers la fin de l'année 1953. Au premier plan, le 95105, objet de notre profit couleur. On note l'inscription MDAP sous la verrière.
(ECPA-D)



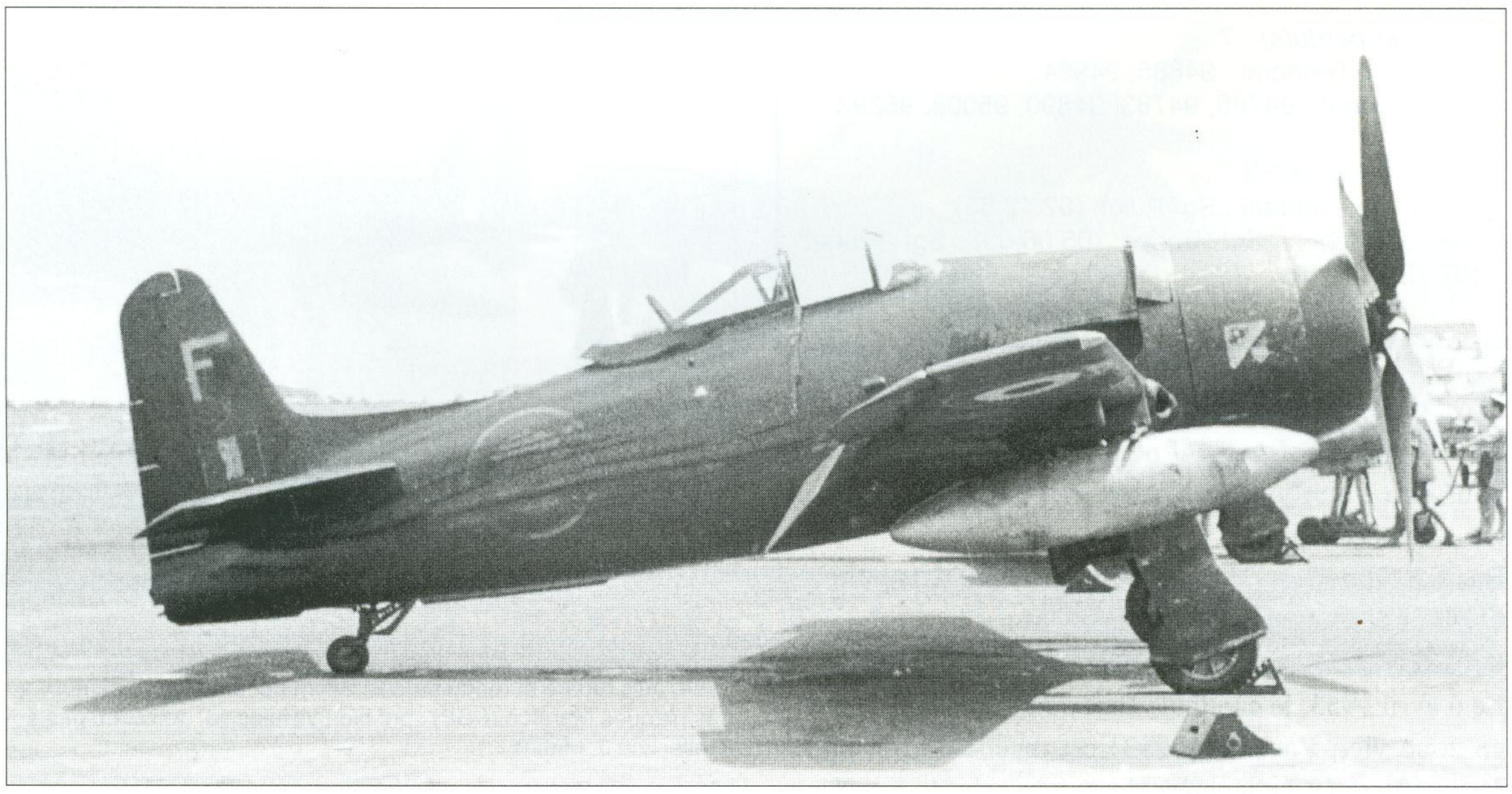
Bearcat sur l'Indochine



L'un des deux « TANGO » du 2/21 à Tan Son Nhut le 29 septembre 1953; le BuAer, peint à la base du « T » n'est malheureusement pas visible. À cette époque, le 2/21 alignait 30 appareils, soit quatre de trop par rapport à l'alphabet et deux « TANGO » co-existaient, le 94999 et le 121514.
(Photo J. Mutin)



Le 95305, un ancien appareil du 2/21, au CTC au Cap Saint-Jacques, avant son transfert à l'aviation sud-vietnamienne.
(Collection J. Mutin)



Le 94786 équipé de deux bidons de napalm sur le tarmac de Tan Son Nhut.
(Poto J. Mutin)

Grumman F8F-1 (BuAer 95105)
GC 2/21 *Auvergne*
Tan Son Nhut, 1954.

© P-A. Tilley - 2005

EROM 80

EROM 80

Transformation sur F8F : 05.1951
Fin des opérations sur F8F : 07.1954

Commandant d'unité
Cne Alesh
Cne Lebrun 10.1952
Cne Moulin 12.1953
Cne Lapiche (pi) 06.1954
Cdt Chabrier 07.1954

Bases :

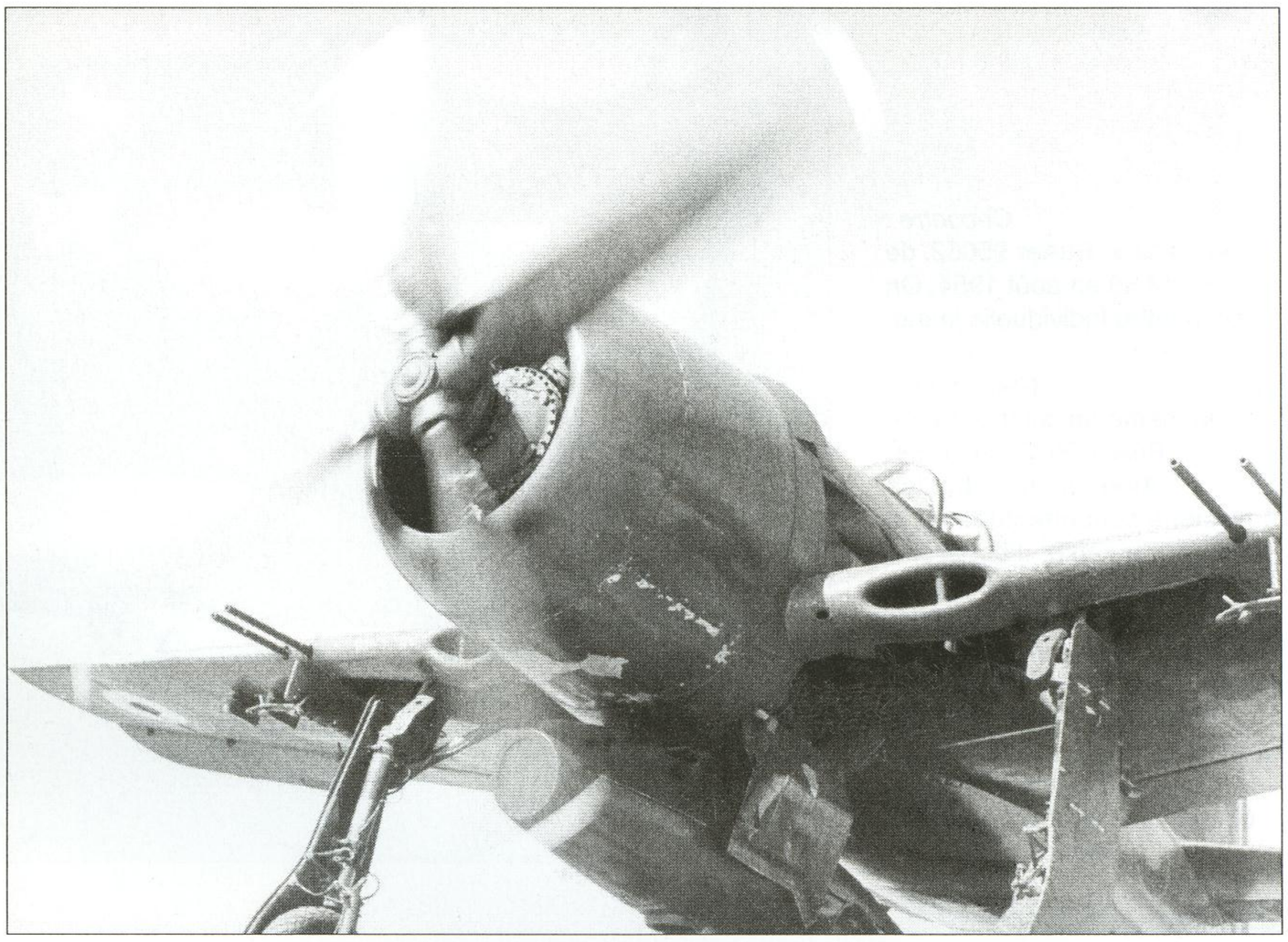
	Tan Son Nhut
05.1951	Gia Lam
08.1952	Bach Maï
01 - 06.1954	Détachement à Xieng Khouang

Avions utilisés : 33

Avion(s) perdu(s) : 13
Du fait de l'ennemi : 94997, 95198, 95360, 95407
Disparu : 95284, 122124, 122140
Par accident : 95048, 95209, 121505, 121511, 122121, 122148

Pilote(s) tué(s) : 2
Du fait de l'ennemi : Lt Roy (05.05.54)
Par accident : Lt Verlaine (01.03.53)

Pilote(s) disparu(s) : 3
Lt Noël (05.03.52), Lt Majoureau (28.03.53), Cne Moulin (13.06.54)



Gros plan sur le conteneur photographique d'un F8F-1B de l'EROM 80. Sans doute un bricolage à la « système-D », mais un bricolage efficace. (ECPA-D)

Formée sur NC 701 en septembre 1949, l'EROM 80 (escadrille de reconnaissance d'outre-mer) a vu au fil des années ses besoins s'accroître en avions plus performants, notamment pour les reconnaissances à basse altitude. L'arrivée des Bearcat va lui offrir un appareil, sinon parfaitement adapté à sa tâche, tout au moins répondant à certains critères en matière de vitesse et de maniabilité près du sol.

La modification est finalement assez basique, puisque le parc de Bien Hoa se contente de transformer le circuit électrique afin d'accueillir sur le pylône ventral un réservoir supplémentaire modifié pour loger trois caméras de type K-17 et K-22, une oblique frontale, une verticale et une oblique latérale.

Basée à Tan Son Nhut, l'escadrille reverse ses NC 701 pour toucher une première dotation de 8 F8F-1B début mai 1951. Désormais installée à Gia Lam (Hanoï) pour opérer sur le Tonkin, l'EROM 80 commence ses missions dès le 4 mai, la première étant à inscrire au crédit de son commandant.

Le 5 mars 1952, l'escadrille enregistre sa première perte. Parti pour une reconnaissance dans la région de Cao Bang, le lieutenant Noël (122124) ne rentrera pas.

L'année 1953 commence plutôt mal, puisque le 1er janvier, le lieutenant Verlaine (122121), en délicatesse avec son moteur, décroche à l'atterrissage et s'écrase. Le 28 mars, un autre pilote est porté disparu, le lieutenant Majoureau (122140). Le 13 juin, le sous-lieutenant Parizot est plus chanceux, lorsque son avion (121511) heurte la surface du fleuve Rouge et coule; légèrement blessé, il est en quitte pour un bain forcé.

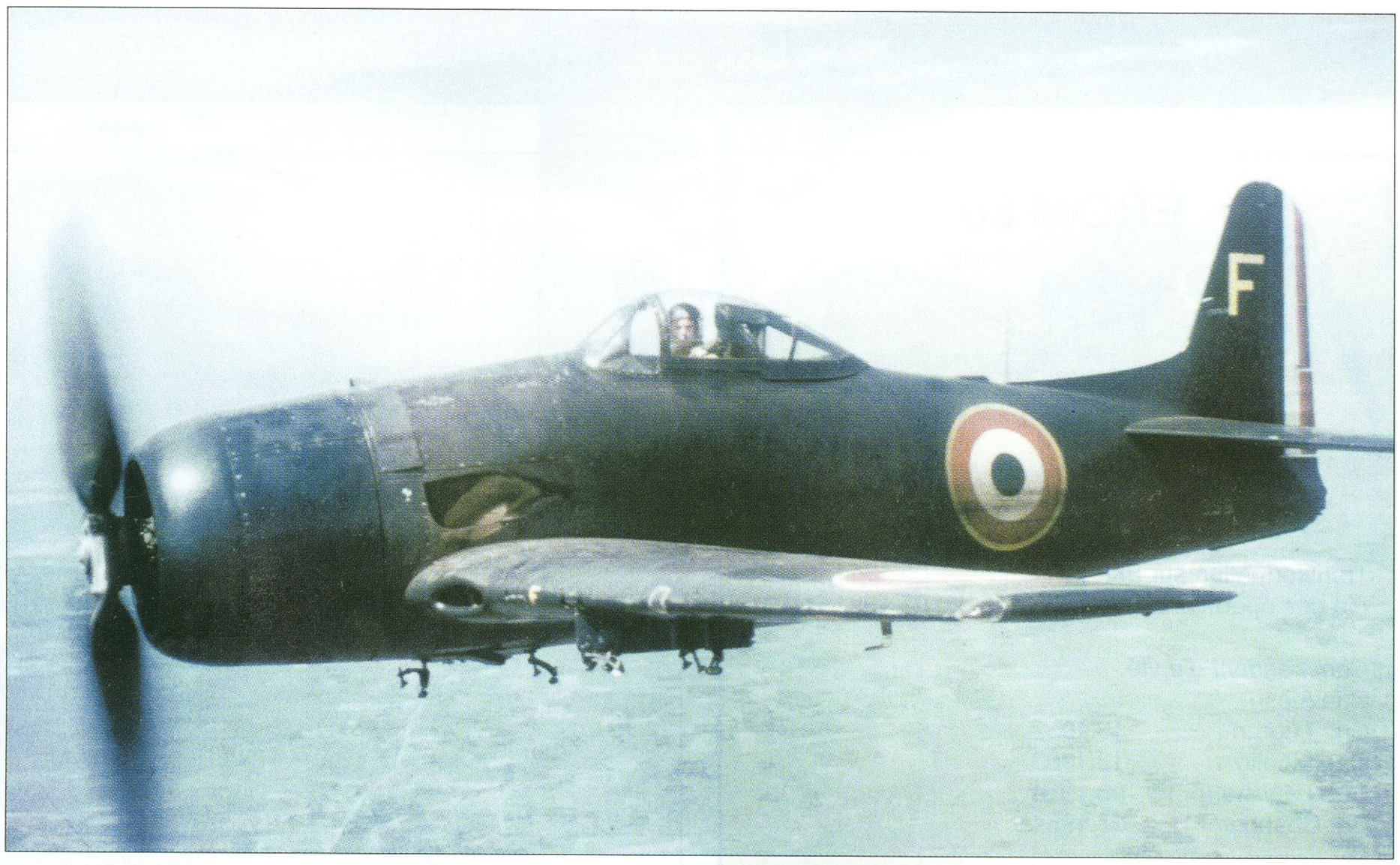
Dès le 15 décembre 1953, l'EROM 80 détache en permanence un avion dans le camp retranché de Diên Biên Phu et, au début du mois de janvier 1954, maintient une section de trois appareils à Xieng Khouang. Le 10 janvier, le lieutenant Chauvin est grièvement blessé par une balle de mitrailleuse viet, mais parvient à rentrer. Le 16 janvier, le sous-lieutenant Saint-Laux (95048) doit se poser d'urgence en zone rebelle à la suite d'une avarie mécanique; il est recueilli par un hélicoptère.

Le 1er février 1954, l'escadrille devient escadron de reconnaissance d'outre-mer.

Le 5 mai, atteint par la DCA, le lieutenant Roy (94997) tente de se poser à Gia Lam, mais capote en touchant le sol; il est tué sur le coup. Le sous-lieutenant Loyer a un peu plus de chance, le 31 mai; touché par un coup direct de 37 mm, il saute en parachute au-dessus du terrain de Bach Maï. Le 13 juin, l'escadron déplore la disparition de son patron, le capitaine Moulin (95284), parti en mission dans le secteur de Van Yen. La série se poursuit le 16 juin, lorsque le sous-lieutenant Lempereur est contraint à son tour d'évacuer son avion (95360) atteint par la DCA. Et, enfin, le 21 juin, lorsque le commandant par interim, le capitaine Lapiche (95198), doit en faire autant dans les mêmes circonstances.

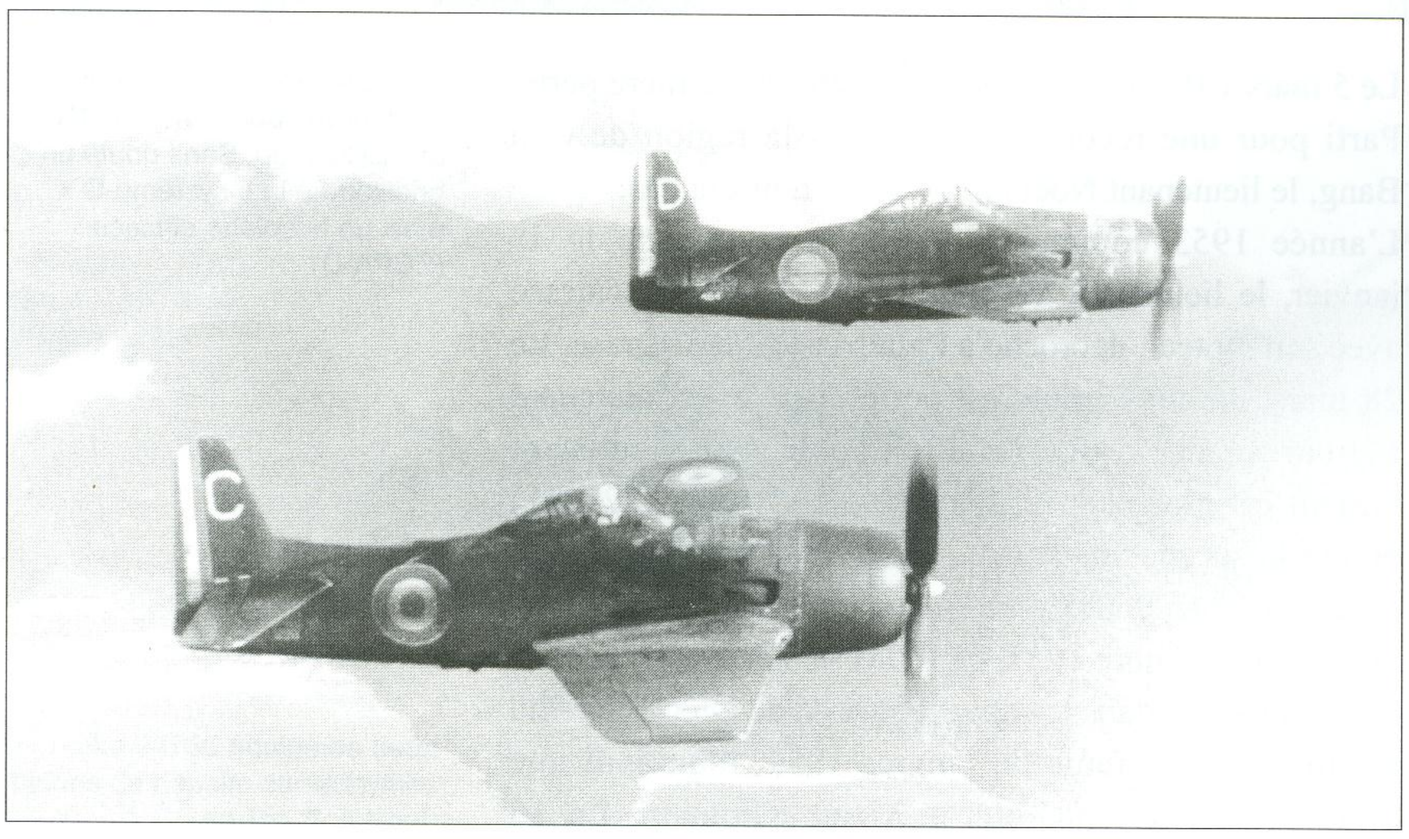
Avec la cessation des hostilités, l'activité de l'escadron

Bearcat sur l'Indochine



Ci-contre :
le « FOX », BuAer 95062, de l'EROM 80 en août 1954. On note la lettre individuelle jaune.

Ci-dessous :
le même en compagnie du BuAer 95338 en 1954. Alors qu'au début les missions sont effectuées à la mode française, c'est-à-dire avec deux avions, à partir de la fin de septembre 1951, elles ne sont plus menées que par un avion unique. Cela permet non seulement de doubler le nombre possible de missions, mais aussi de conserver l'effet de surprise. (Photos EROM 80)

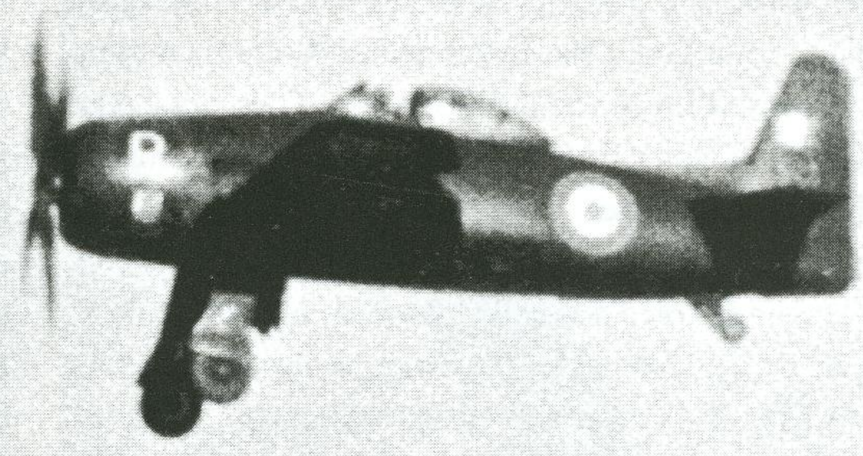


devient quasi nulle dans la mesure où les vols de reconnaissance n'ont non seulement plus aucune utilité, mais sont même interdits. Le 3 août, l'escadron quitte le Nord pour s'installer à Tourane.
Le 21 mars 1955, le commandant Puivif succède au commandant Chabrier et au mois de juillet l'unité prend ses quartiers à Tan Son Nhut.
L'EROM 80 est finalement dissous le 1er septembre 1955.

Signalons également la présence de deux F8F-1 (95092 et 95129) au sein de l'ERP 2/19 *Armagnac* (escadrille de reconnaissance photographique). Pris en compte pour des raisons administratives par le GC 1/21 *Artois*, ils sont déployés l'un à Tourane et l'autre à Seno entre septembre 1953 et septembre 1954, date à laquelle les deux appareils sont reversés à l'EROM 80.

Grumman F8F-1 (BuAer 95338)
EROM 80
Bach Maï, 1954.

© P-A. Tilley - 2005



Les Bearcat à Diên Biên Phu

Bearcat sur l'Indochine

Commencée le 20 novembre 1953, l'opération « Castor » s'achève sur un désastre le 8 mai 1954. Pour prévenir l'invasion du Laos et faire obstacle à la progression des troupes du Viêt-minh vers le sud, l'état-major décide de créer un camp retranché dans la cuvette de Diên Biên Phu. C'est aussi pour lui l'occasion d'attirer l'adversaire pour une bataille frontale que celui-ci tente d'éviter.

Ce que n'a pas envisagé l'état-major, c'est que les Viêts vont réussir le tour de force d'installer dans les collines surplombant la cuvette des pièces de 105, hissées à dos d'homme. Et la présence de cette artillerie va changer la donne.

Les Viêts installent initialement 16 canons de DCA de 37 mm, efficaces jusqu'à 2 300 mètres, bien vite renforcé par 64 autres canons et une centaine de mitrailleuses de 12,7 mm fournis, armés et servis par les Chinois. Cependant, la topographie du champ de bataille fait que, pour l'aviation, le danger vient tout autant des armes de plus petit calibre. Si ces dernières ont une portée limitée, celle-ci est allongée par le fait qu'elles sont disposées sur les crêtes à plus de 1 000 mètres au-dessus de la cuvette.

Entre le 12 mars et le 7 mai 1954, 18 appareils ont été détruits ou portés disparus après avoir été atteints par un tir de DCA (soit 5 B-26, 4 C-47, 2 F8F, 2 MS.500, 2 SB2C, 1 C-119, 1 F6F et 1 PB4Y), faisant 15 tués et 46 disparus (dont certains faits prisonniers seront libérés après le cessez-le-feu). Les B-26 Invader ont perdu 5 des leurs en 1 032 sorties. Ces chiffres inspirent deux réflexions. La première, c'est que l'on est quand même loin de l'enfer de la Ruhr dépeint par tous les auteurs traitant du sujet. La seconde, c'est que le taux de pertes n'est quand même pas négligeable et tout à fait comparable à celui des A-26 Invader engagés en Europe en 1944/45 (67 avions perdus pour environ 11 300 sorties). Ce qui démontre clairement l'efficacité des artilleurs viêts et chinois . Il convient aussi de souligner l'impact psychologique de la présence de cette DCA sur les équipages français.

Pour compliquer les choses, la météo au-dessus de la cuvette ne joue pas en faveur des Français. Une brume recouvre le camp retranché et ses environs jusque vers midi, rendant l'intervention des chasseurs hasardeuse et peu efficace.

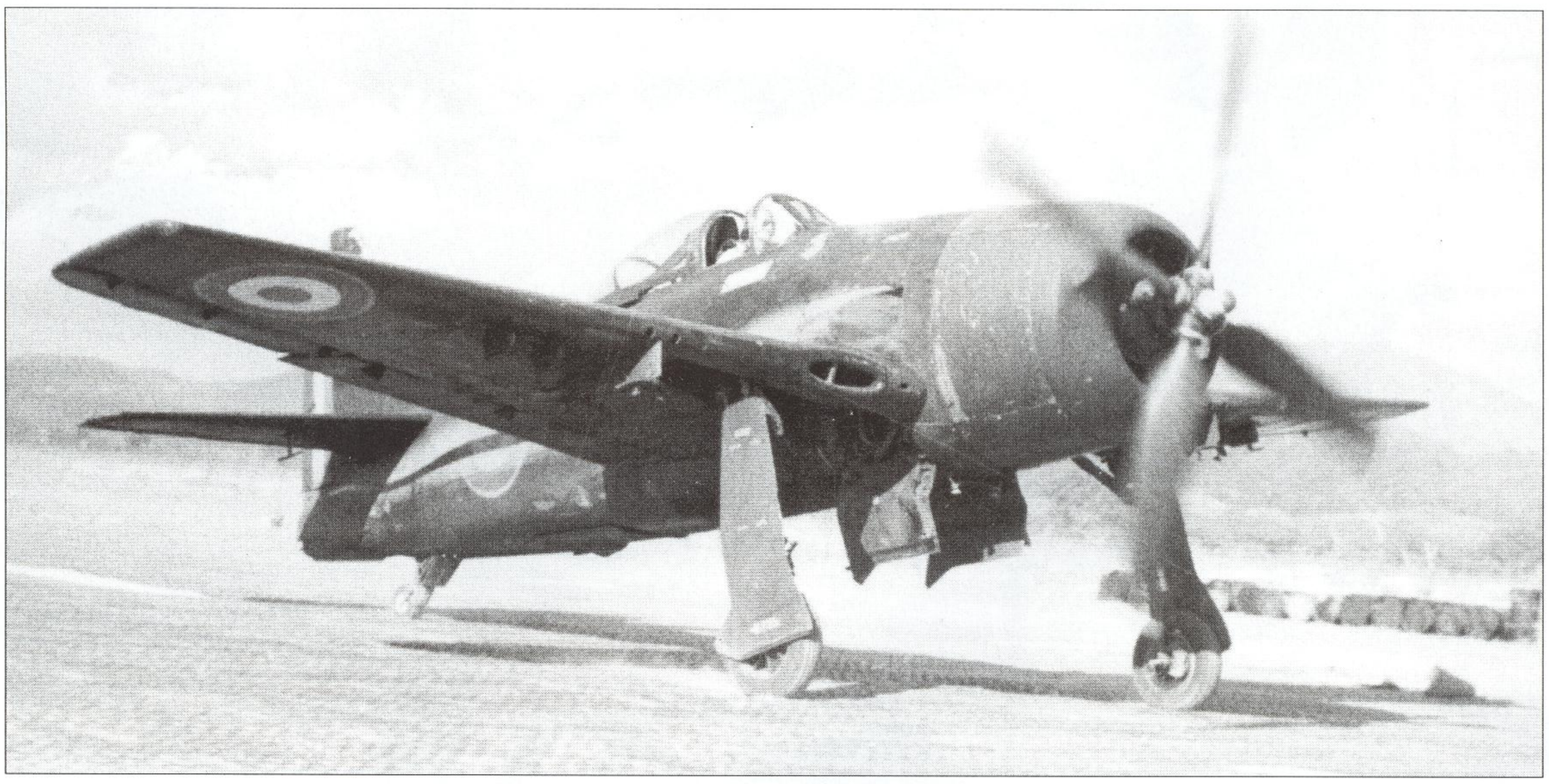
Toutefois, le plus gros handicap est la distance : Diên Biên Phu se situe à 300 km de Hanoï (Gia Lam, Bach Maï) et 390 de Haïphong (Cat Bi). Or, comme on l'a vu dans la fiche technique publiée en page 9, le rayon d'action de combat du Bearcat est de 400 km environ, ce qui signifie que, partant de Hanoï, avec une charge de deux bombes de 500 ou 1 000 livres et quatre roquettes, il ne peut rester guère plus de dix à quinze minutes sur zone. Réclamés bien tardivement, en février 1954, les premiers réservoirs larguables ne sont livrés par les Américains qu'au mois d'avril. Avec un bidon externe monté sur le pylône ventral, le Bearcat peut alors rester jusqu'à 45 minutes sur zone. Il est quand même étonnant, alors que l'insuffisance de l'autonomie du Bearcat est connue depuis le début, que l'état-major français ait attendu trois mois pour y remédier.

Deux solutions s'offrent alors aux Français : installer un détachement sur place et utiliser le terrain de Xieng Khouang (distant de 220 km). Dans un cas comme dans l'autre, les aviateurs se heurtent à de lourds problèmes de logistique et surtout de maintenance. Seule une maintenance légère est possible sur place et les avions doivent donc opérer par rotation. En outre, ces détachements sont vulnérables aux attaques des Viêts, comme on le verra à Diên Biên Phu. La constitution du sol et le relief n'ont pas permis d'installer d'autres terrains avancés, mais leur multiplication aurait posé d'autres problèmes.

Par ailleurs, les combats s'intensifient dans le sud et l'aviation française ne peut donc pas engager tous ses moyens au Tonkin.

Le 9 décembre 1953, le 1/22 *Saintonge* se dédouble. De dix à douze appareils, par rotation, sont détachés dans le camp retranché. Leurs premières missions consistent à couper les lignes de communication du Viêt-minh, en particulier les RP 13 et 41. L'efficacité de ces missions est quasi nulle. Comme un avion à moteur à pistons s'entend arriver de loin, les Viêts qui circulent à découvert ont tout le loisir de se mettre à couvert. Les cratères de bombes sont rebouchés en quelques heures par une main d'œuvre locale plus ou moins volontaire, tandis que le ravitaillement continue à être acheminé sur des pistes sommairement taillées à une dizaine de mètres de la route. Seule mauvaise surprise, les bombes à retardement, mais qui font surtout des victimes parmi la population civile réquisitionnée pour la basse besogne par le Viêt-minh.

Le 2 janvier 1954, dix appareils du GC 2/22 *Languedoc* sont



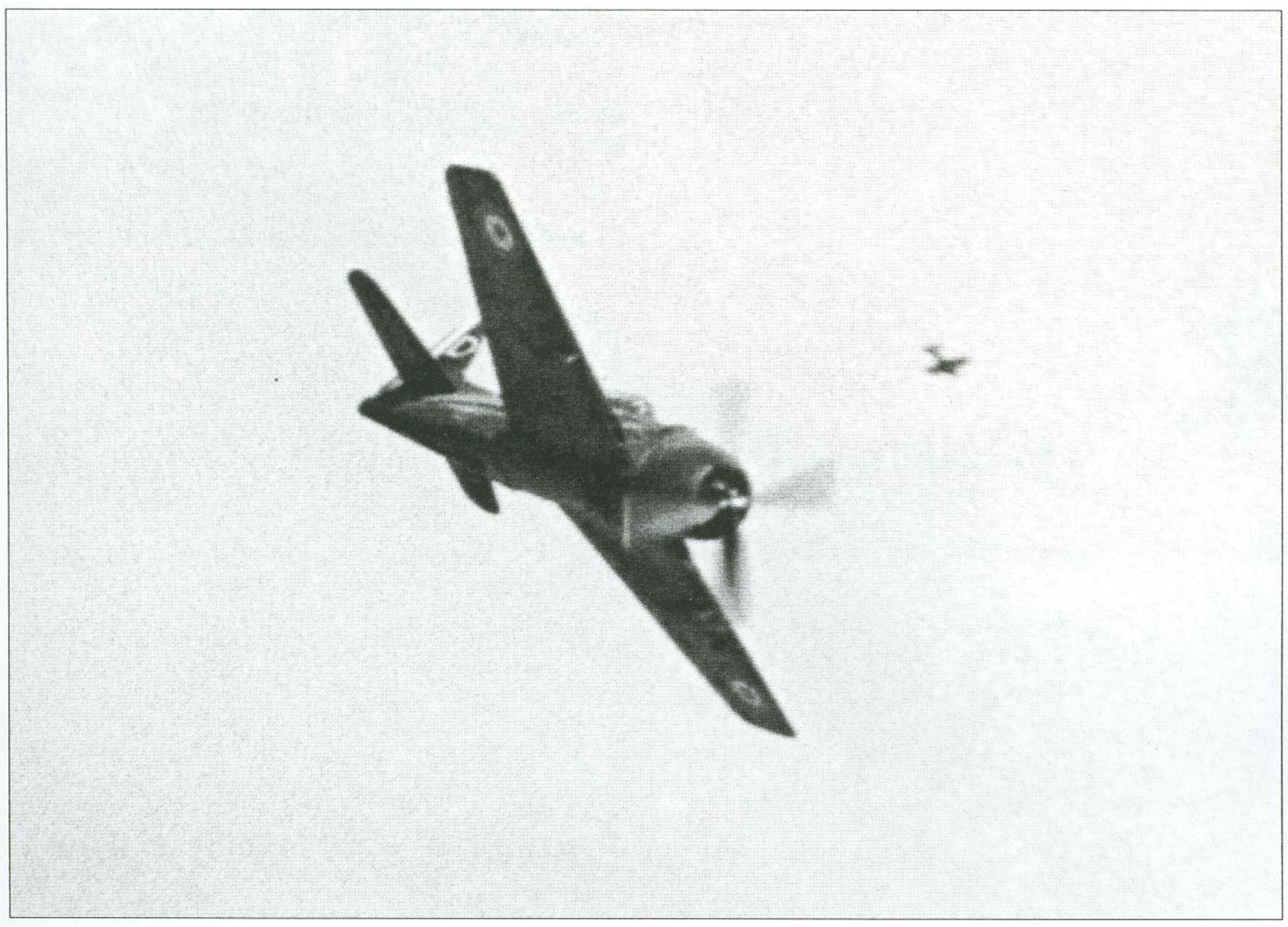
Le BuAer 95464 (« D ») de l'EROM 80 au décollage de Diên Biên Phu. (Photo J. Mutin)

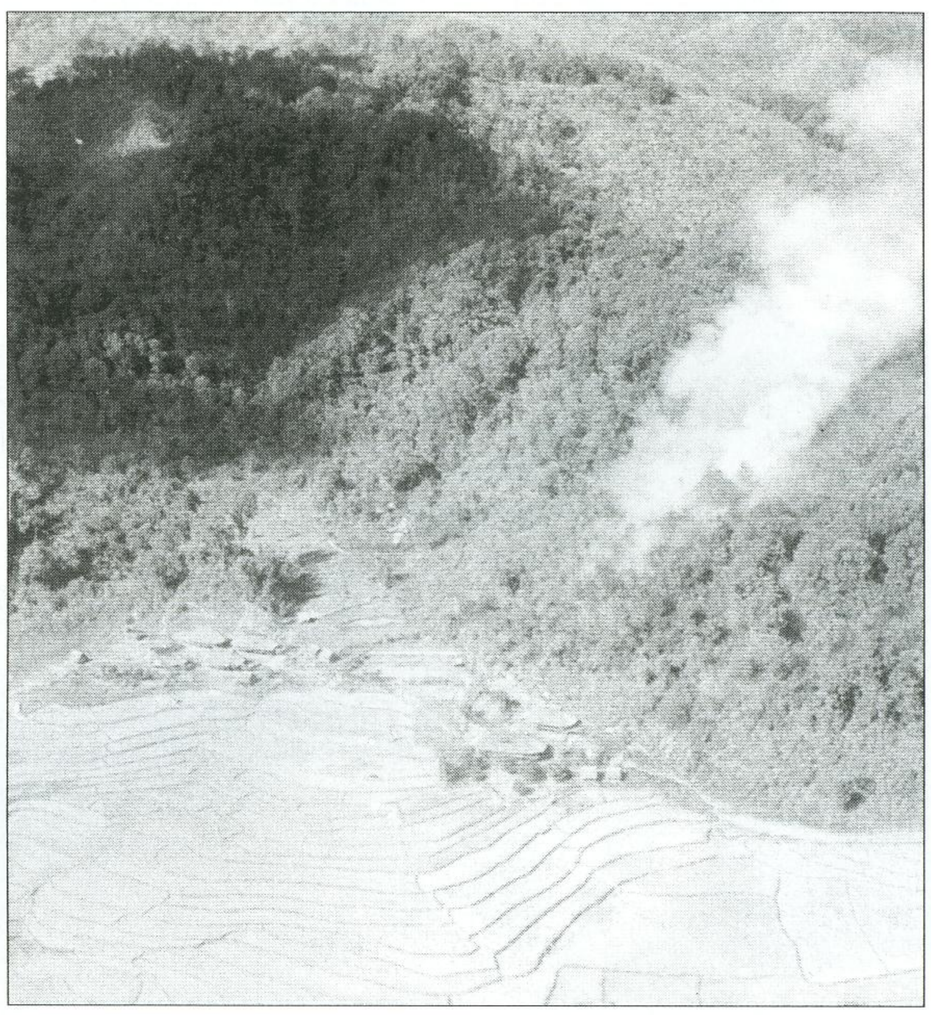
détachés à Xieng Khouang.
Le premier obus de mortier tombe sur le camp retranché le 11 mars; il touche un C-119 (cf Aéro-Journal n° 30). Le lendemain nouvelle alerte et le 13 mars, l'enfer se déchaîne sur Diên Biên Phu. À cette date y stationnent neuf appareils du 1/22, deux du 2/22 et un de l'EROM 80.
Un obus au phosphore tombe sur le « B » du 1/22 qui fait son point fixe; le sergent Seliès a juste le temps d'évacuer l'épave en feu. Quatre autres F8F du même groupe sont fortement endommagés, tandis que deux appareils du 2/22, un du 1/22 et celui de l'EROM 80 sont légèrement endommagés [1].
Le sergent-chef de Somow et le sergent Barteau sautent dans les deux appareils intacts et décollent entre deux salves. Ils larguent leurs bidons de napalm sur les abords de la position « GABRIELLE » avant de recevoir l'ordre de gagner Xieng Khouang. Perdus dans les nuages, ils sont récupérés par un JRF Goose de la 8S qui les cornaque jusqu'à Vientiane. Le moteur d'un des deux Bearcat s'arrête, faute de carburant, au moment où le pilote pose les roues, celui de l'autre l'imite au roulage !
Réalisant des prodiges dans la nuit, les mécaniciens parviennent à remettre en état trois appareils qui décollent le lendemain matin. Il n'est bien sûr plus question de revenir se poser dans le camp retranché et c'est alors que l'absence de bidons se fait le plus sentir.
Le 15 mars, le *Languedoc* revient en force au-dessus de la cuvette avec sept appareils. Le plafond est très bas et les pilotes sont forcés de prendre des risques pour intervenir au-dessus de « GABRIELLE ». Le sergent Sarahoui se fait cueillir au moment où il amorce sa passe. Il réussit à redresser et à reprendre un peu d'altitude pour sauter. Il tombe malheureusement aux mains des Viêts et mourra en captivité.
Les deux groupes de Bearcat, qui vont consacrer la quasi totalité de leur activité au profit du camp retranché, ne pourront qu'assister impuissants à sa lente agonie, jusqu'au 7 mai au soir où la dernière position, « ISABELLE », tombera.

[1] Au cours de ce premier jour de pilonnage, deux C-47, cinq MS.500 et un H-19B sont également détruits.

Ci-dessus :
le « BRAVO » (BuAer 122131) du GC 1/22 *Saintonge* détruit par un obus viet dans la cuvette, le 13 mars 1954. La chaleur de l'incendie a décapé la peinture qui recouvrait les anciennes marques de l'US Navy. Le C-47 au second plan ne tardera pas à subir le même sort !

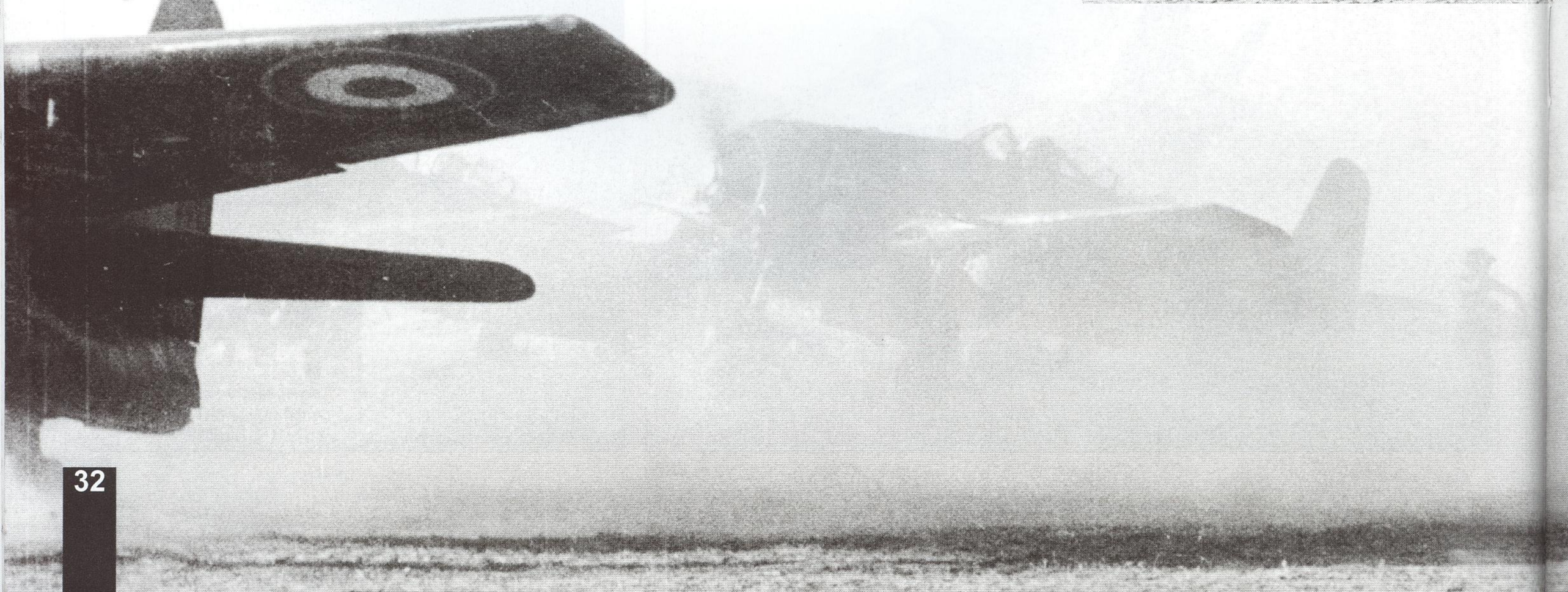
Ci-dessous à droite :
intervention musclée des F8F-1 du 1/22 pour dégager le 2e BEP, le 6 février 1954. (ECPA-D)



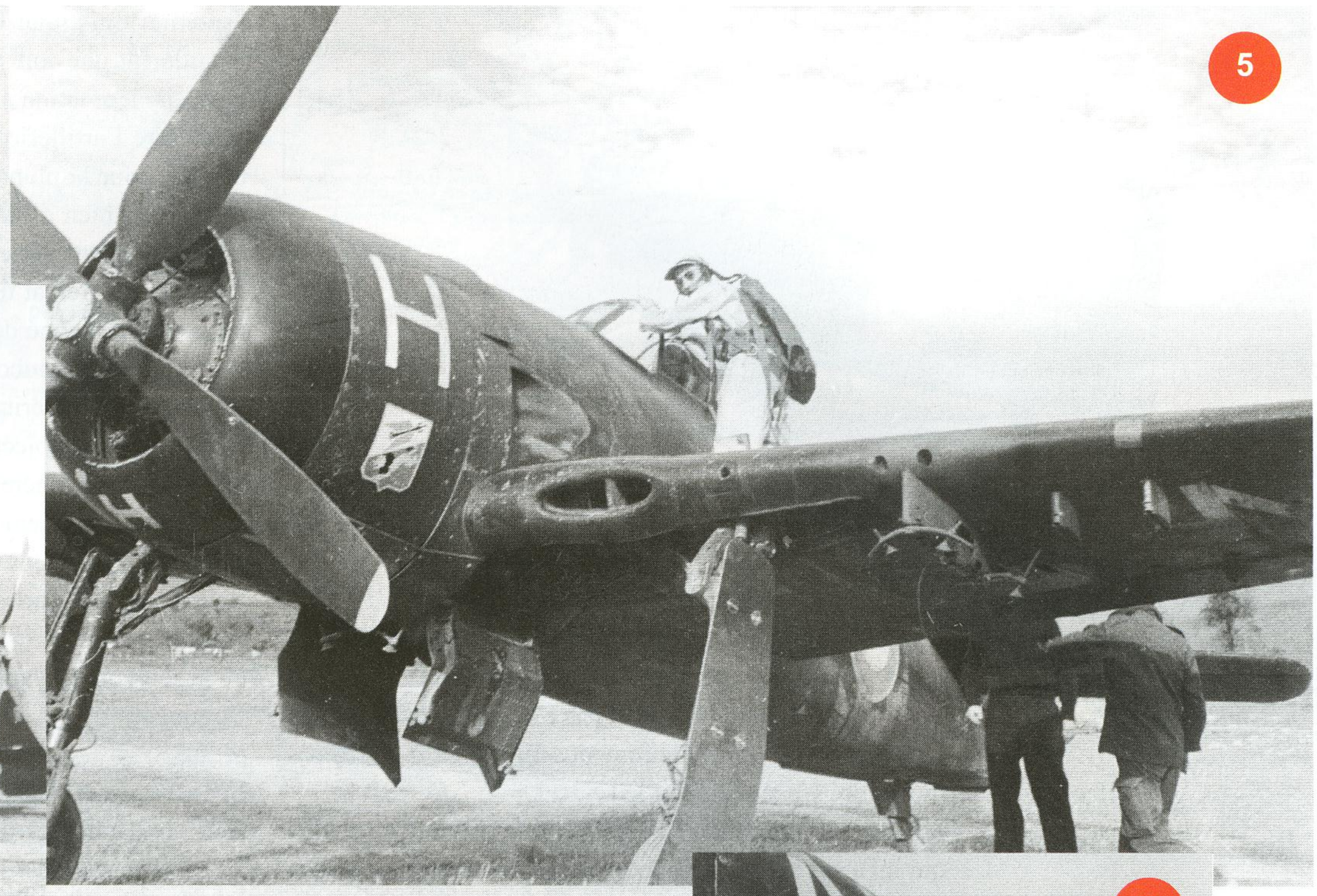


Une mission parmi tant o

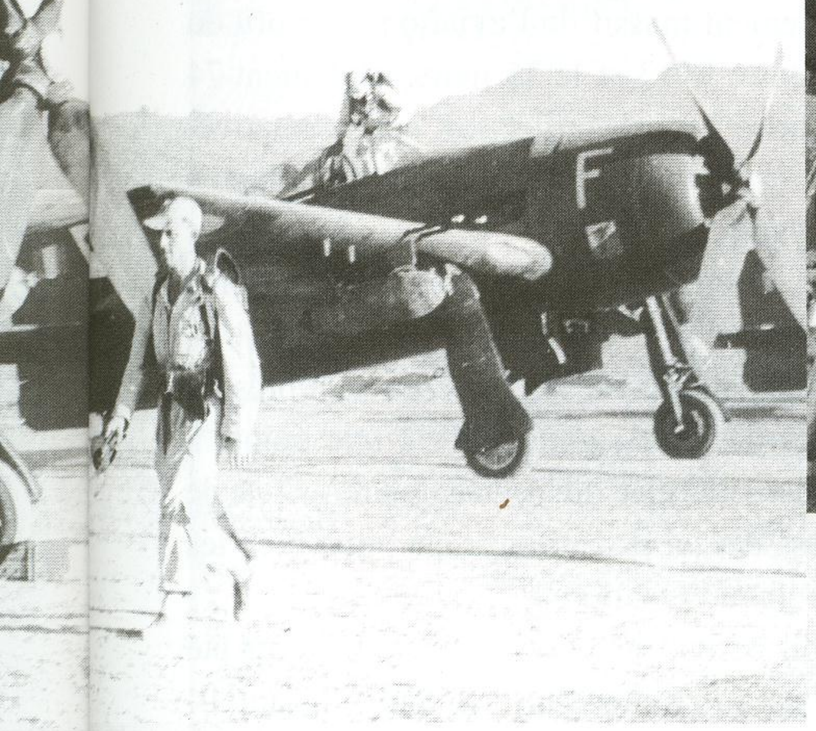
Diên Biên Phu, 10 janvier 1954, une mission parmi tant d'autres...
1 et 2 : les mécanos chargent les bombes de 500 livres sur les Bearcat du 1/22 *Saintonge*.
3 - Les pilotes arrivent aux avions armés et avitaillés. Le lieutenant Jean Le Coq se dirige vers le « NOVEMBER » (BuAer 95461).
4 - Warm-up.
5 - Retour de mission.
6 - Le lieutenant Jean Le Coq, dont c'était ce jour-là la 311e mission; promu capitaine peu après, il décède le 12 juin 1954.
(Photos ECPA-D)

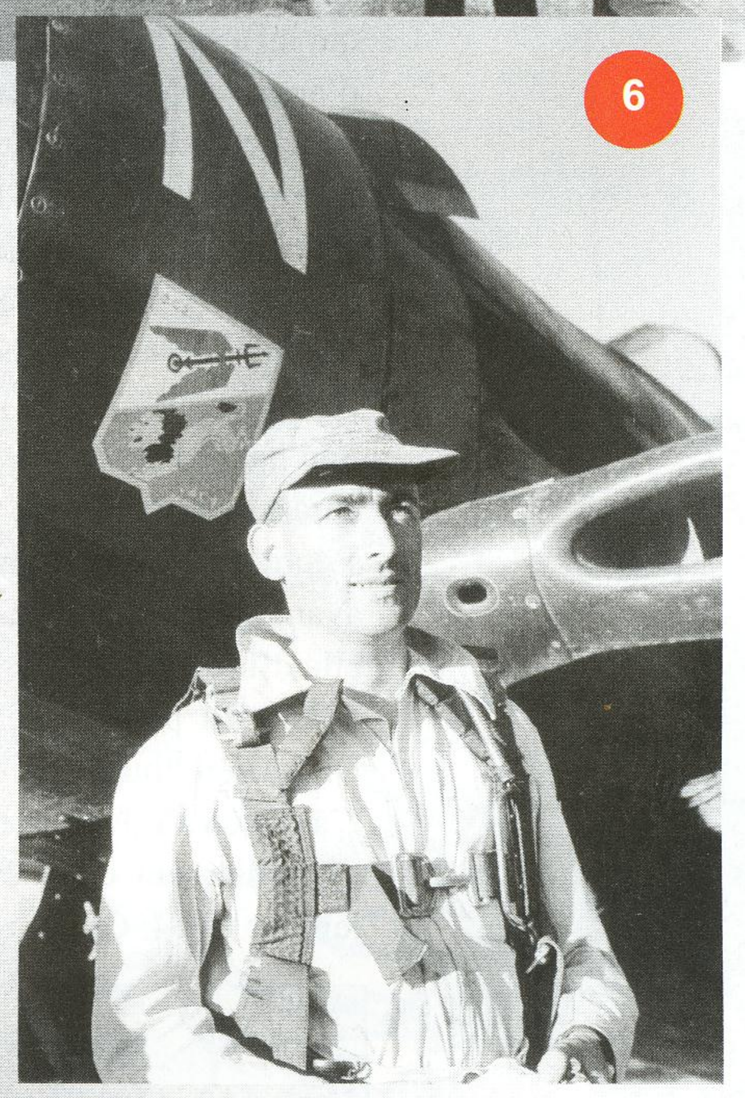


ntd'autres...

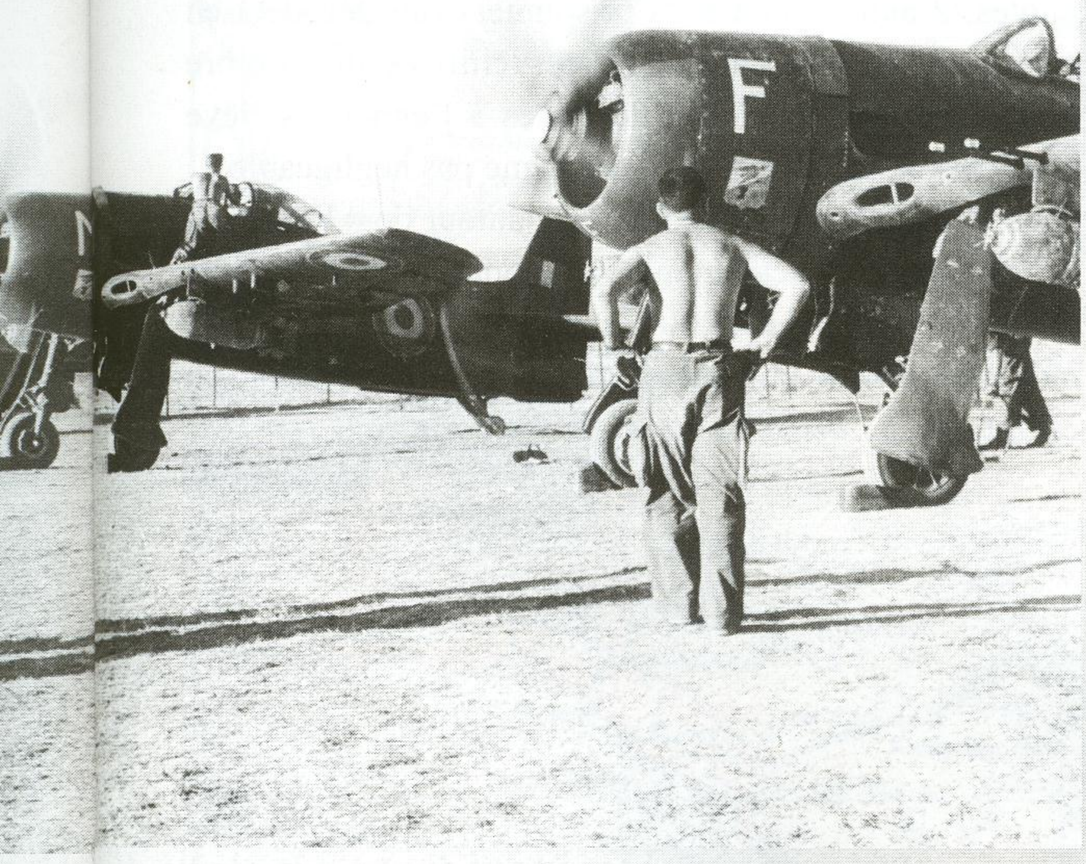


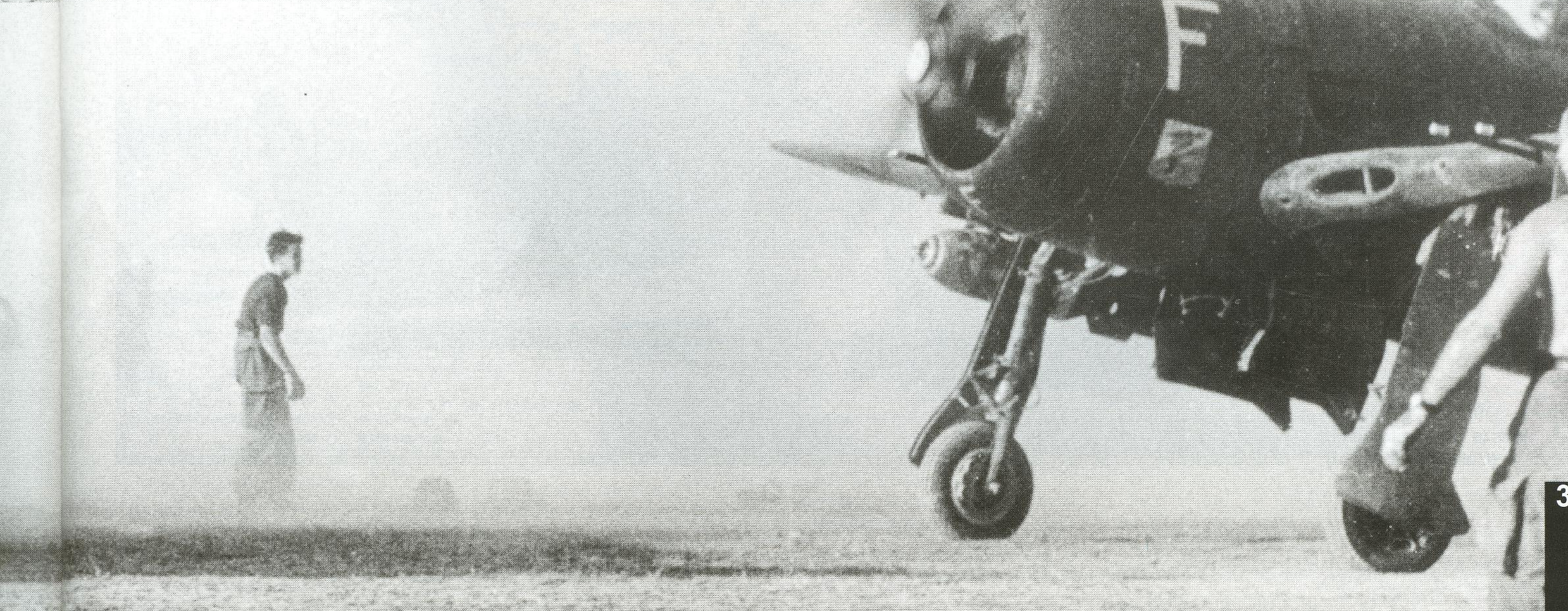
5





6





Bearcat sur l'Indochine

Le BuAer 121509 du GC 2/8 *Languedoc* à Cat Bi fin 1952. (Collection J. Cuny)

Comment peut-on juger de l'efficacité du Bearcat dans le conflit indochinois ? S'il est certain qu'il n'était pas l'avion le mieux adapté à la situation, on peut clairement affirmer qu'il n'en a pas moins tiré son épingle du jeu.

Le Bearcat n'a jamais été conçu pour le type de mission qui lui a été confié en Indochine. Sa mission première fut d'appuyer les offensives terrestres, tâche dont il s'acquitta correctement. En revanche, l'attaque des lignes de communication viets ne connut pas de grands succès. Quant au bombardement au napalm, il ne pouvait être efficace que lorsque l'ennemi était surpris à découvert, ce qui fut rarement le cas, ou sur des objectifs fixes d'une certaine taille.

Son handicap majeur fut un manque d'allonge, mais il aurait pu être comblé beaucoup plus tôt si l'état-major s'était avisé de commander des réservoirs larguables avant qu'il ne fût trop tard. De toute façon, il est difficile d'imaginer que le Bearcat, ou n'importe quel autre avion, ait pu changer la tournure des événements à Diên Biên Phu.

L'aviation s'est révélée incapable de couper les lignes de ravitaillement du Viêt-minh entre novembre 1953 et janvier 1954. Or, la mise en place par les Viêts d'un système logistique efficace permettant d'alimenter la bataille fut une fort mauvaise surprise pour l'état-major français. L'aviation s'est également révélée incapable de faire taire l'artillerie et la DCA ennemies. Les 105 viets étaient, pour la plupart, installés dans des tunnels et des casemates, bien à l'abri des tirs de contre-batterie et des bombardements aériens.

L'action des Bercat fut, en outre, dispersée par un emploi un peu désordonné de l'aviation, trop laissé à l'initiative du PC local. Beaucoup de missions furent menées au pied levé, sans véritable préparation, avec de fréquents changements d'objectif en vol.

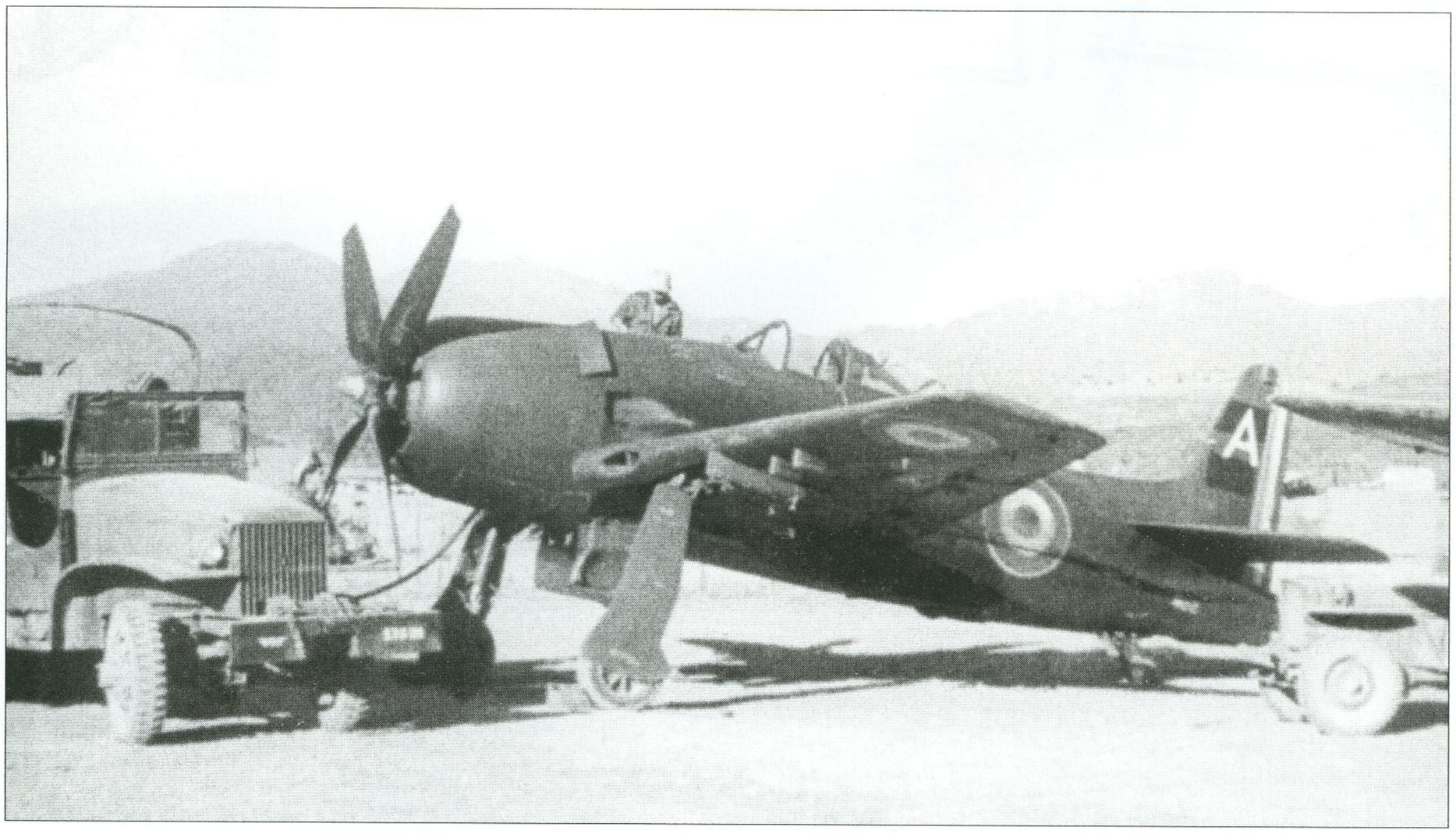
Par ailleurs, les opérations en cours dans le Sud ne permirent pas un engagement massif de l'aviation au profit du camp retranché. Entre le 13 et le 25 mars, seulement 74 Bearcat prirent part à cette bataille, soit approximativement la moitié de la flotte existante. Ce nombre tomba à 66 la semaine suivante.

Comme en 1940, l'aviation n'a fait que parer au plus pressé.

Le Bearcat a effectué un total de 60 206 sorties, représentant 78 610 heures de vol de guerre (avec une pointe à 2 455 sorties en mai 1953), ce qui donne une moyenne de 1 heure 20 minutes de vol par mission qui situe bien les limites de l'appareil en la matière.

Sur les 84 appareils perdus jusqu'en août 1954, 48 ont été rayés des contrôles à la suite d'un accident, faisant 14 tués, preuve que l'avion n'était pas une « bête » si facile à manier. L'ennemi a abattu 28 appareils et 8 autres ont été portés disparus, entraînant la mort ou la disparition de 18 pilotes, 2 autres étant faits prisonniers (un décédera en captivité). Si l'on rapproche ces chiffres du nombre d'avions engagés, le taux de pertes à l'ennemi s'élève donc à 17%, ce qui n'est quand même pas négligeable.

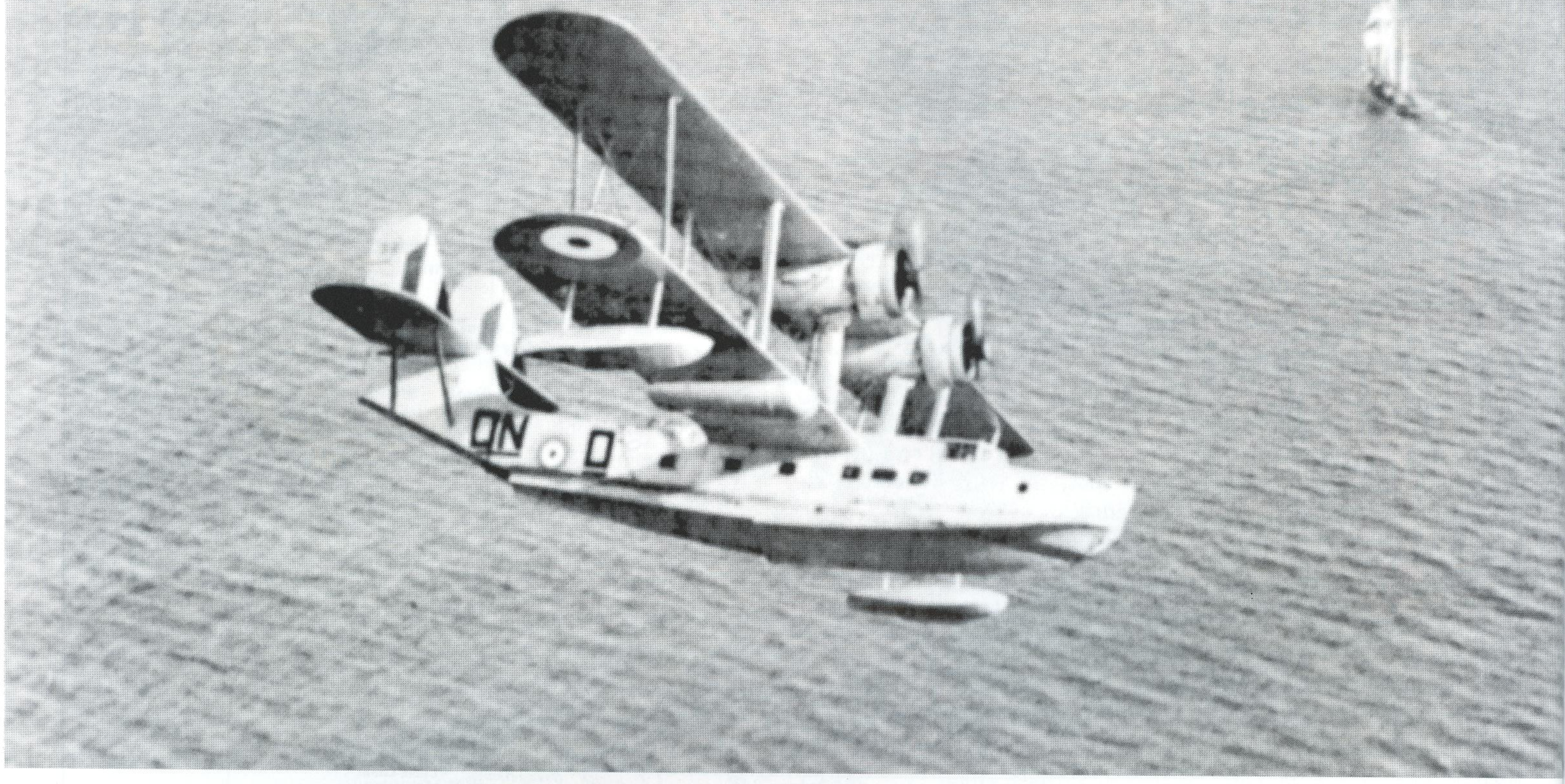
Sans vouloir ranimer la polémique autour de « l'enfer de la *flak* », on peut néanmoins estimer qu'un pilote perdu à l'ennemi toutes les 3 000 sorties environ reste une moyenne tout à fait acceptable pour une aviation en opérations.



Le BuAer 94922 de l'EROM 80 dans le camp retranché. (Collection J. Mutin)

Bearcat sur l'Indochine

PIÈGE EN HAUTE MER



Fraser M. McKee

Il est communément admis que, pour un avion, il est difficile de capturer quoi que ce soit se trouvant sur terre ou sur mer, si l'on exclut la « prise » de l'île de Pantelleria en Méditerranée quand un avion a atterri pour accepter la reddition de sa garnison après un puissant bombardement aérien et naval. Mais les archives militaires de la marine canadienne racontent une histoire tout aussi étonnante : celle de la capture du cargo italien SS *Capo Noli* grâce aux efforts combinés d'un Stranraer de la RCAF appartenant au N° 5 (BR) *Squadron* et d'un navire de la RCN, le chasseur de mines HMCS *Bras d'Or*.

À la fin du mois de mai 1940, il devint évident que Mussolini se joindrait de manière très opportuniste aux Allemands dans leur guerre contre les Alliés, y compris le Canada. À ce moment-là, plusieurs cargos italiens se trouvaient dans les ports canadiens. Les marins italiens furent discrètement informés de la situation par leur consul local et invités à quitter les ports canadiens le plus tôt possible. Deux bâtiments de la Compagnia Genovese di Navigazione a Vapore, le *Capo Noli* et le *Capo Lena*, se trouvaient alors dans le port de Québec. Construits respectivement en 1917 et 1921, ces deux cargos d'environ 4 000 tonneaux n'étaient plus de la première jeunesse, mais ils pouvaient filer à une vitesse appréciable. Le *Capo Lena* appareilla le 30 mai et prit le chemin du cap Breton en redescendant le Saint-Laurent. Le *Capo Noli* s'attarda à Québec quelques jours de plus.

Contrairement à ce que l'on croit, le Canada ne fut pas surpris par la déclaration de guerre de l'Italie et les autorités civiles et militaires avaient bien anticipé le fait que les navires italiens chercheraient à s'enfuir.

Ce fut pour cette raison que le *Flight Lieutenant* Leonard Birchall et son Stranraer QN-O/914, tous deux appartenant au N° 5 (BR) *Squadron*, normalement basé à Dartmouth en Nouvelle-Écosse, furent dépêchés à Gaspé (Québec) dès le 30 mai en vue d'effectuer des reconnaissances dans le golfe du Saint-Laurent. Malgré sa silhouette très Première Guerre mondiale, le Stranraer était alors l'hydravion le plus récent dans l'inventaire de la RCAF pour être entré en service au début de l'année 1939. Quarante exemplaires furent construits au Canada en tant que BR (*Bomber Reconnaissance*); signalons que dans la RAF, il était considéré comme GR (*General Reconnaissance*). Il n'en était pas moins obsolète en 1940.

À son arrivée à Gaspé, Birchall reçut l'ordre de partir à la recherche du *Capo Lena* qui avait levé l'ancre la veille. Il repèra très vite le navire et

Patrouille de surveillance du QN-O/914 au large de Halifax à l'été 1940. Même s'il est dépassé à cette époque, le Stranraer n'en rend pas moins de précieux services dans l'attente de l'arrivée du Canso. (DND)

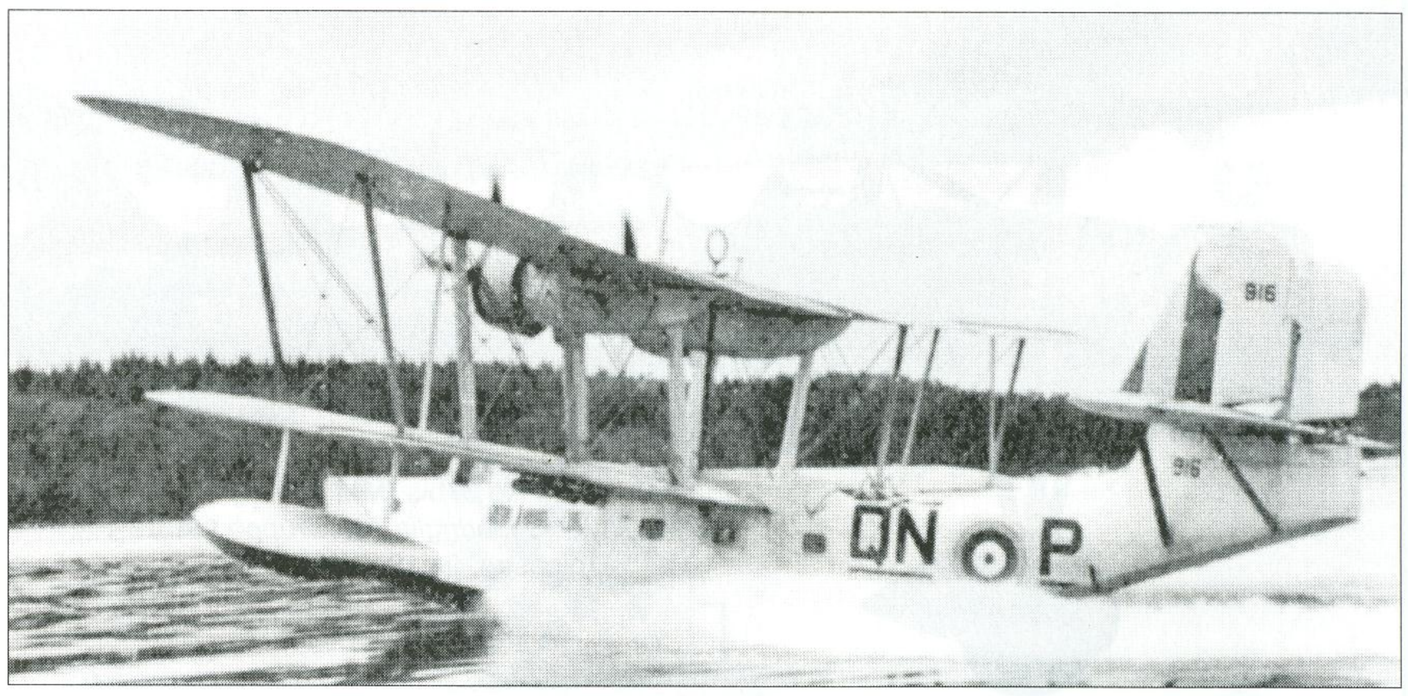
pendant deux jours il suivit sa progression, volant à chaque fois plus de 4h30. Au deuxième jour, le cargo franchit le golfe du Saint-Laurent en prenant la direction du détroit de Cabot. Mais comme la déclaration de guerre se faisait attendre, Birchall ne pouvait rien faire d'autre et il fut rappelé à Dartmouth le 3 juin. Si Hitler n'avait pas incité Mussolini à repousser sa déclaration de guerre initialement prévue le 6 juin, Birchall aurait pu intercepter le *Capo Lena*.

Comme on le sait, cette déclaration intervint finalement le 10 juin. Birchall fut renvoyé à Gaspé à la recherche cette fois du *Capo Noli* qui empruntait le même trajet que le *Capo Lena*. Ce fut dans l'après-midi du 10 que Birchall le repéra à environ 12 nautiques de Rimouski, près de l'île de Bic. Cependant, Birchall hésita à bombarder le navire italien et il se mit à tourner autour de manière menaçante – si d'aucuns pouvaient considérer le Stranraer comme un avion menaçant ! En tout état de cause, le capitaine du navire se rendit probablement compte que toute fuite était vaine et il vira de bord pour échouer son bâtiment sur un banc de sable de l'île de Bic. Après y avoir mis le feu, l'équipage abandonna le navire sur deux radeaux de sauvetage.

Birchall contacta par radio la base de Gaspé pour l'informer de l'évolution de la situation. Aussitôt avertie, la RCN s'empressa de dépêcher le dragueur de mine *Bras d'Or*, constitué d'un équipage de 24 hommes et officiers commandé par le *Lieutenant* Charles A. Hornsby. Tandis que Birchall continuait à tourner au-dessus de la zone, le *Bras d'Or* intercepta l'équipage italien et Hornsby fit comprendre aux Italiens que s'ils ne retournaient pas rapidement à leur bâtiment pour y éteindre le feu, les choses deviendraient plus délicates pour eux. Les Italiens obtempérèrent et, une fois le feu maîtrisé, le *Capo Noli* fut officiellement saisi. La situation étant parfaitement maîtrisée par la RCN, Birchall put revenir à sa base.

Deux ans plus tard, Birchall se distingua de nouveau à bord d'un Catalina du N° 413 *Squadron* en donnant l'alerte à sa base après avoir découvert une flotte japonaise se dirigeant vers Ceylan [1]. Le *Bras d'Or* devait disparaître corps et biens le 19 octobre 1940 en suivant un cargo roumain cette fois. Il semble que ce soit la glace et la tempête qui eurent raison de ce navire construit en 1919. Le *Capo Noli*, quant a lui, fut intégré à la marine marchande canadienne et rebaptisé tout naturellement SS *Bic Island*. Il traversa l'Atlantique dans les deux sens pendant deux ans, mais le 28 octobre 1942, alors qu'il faisait partie du convoi HX-212, il fut torpillé par le U-224 et explosa dans une grande boule de feu qui ne laissa aucune chance de survie aux 36 hommes d'équipage.

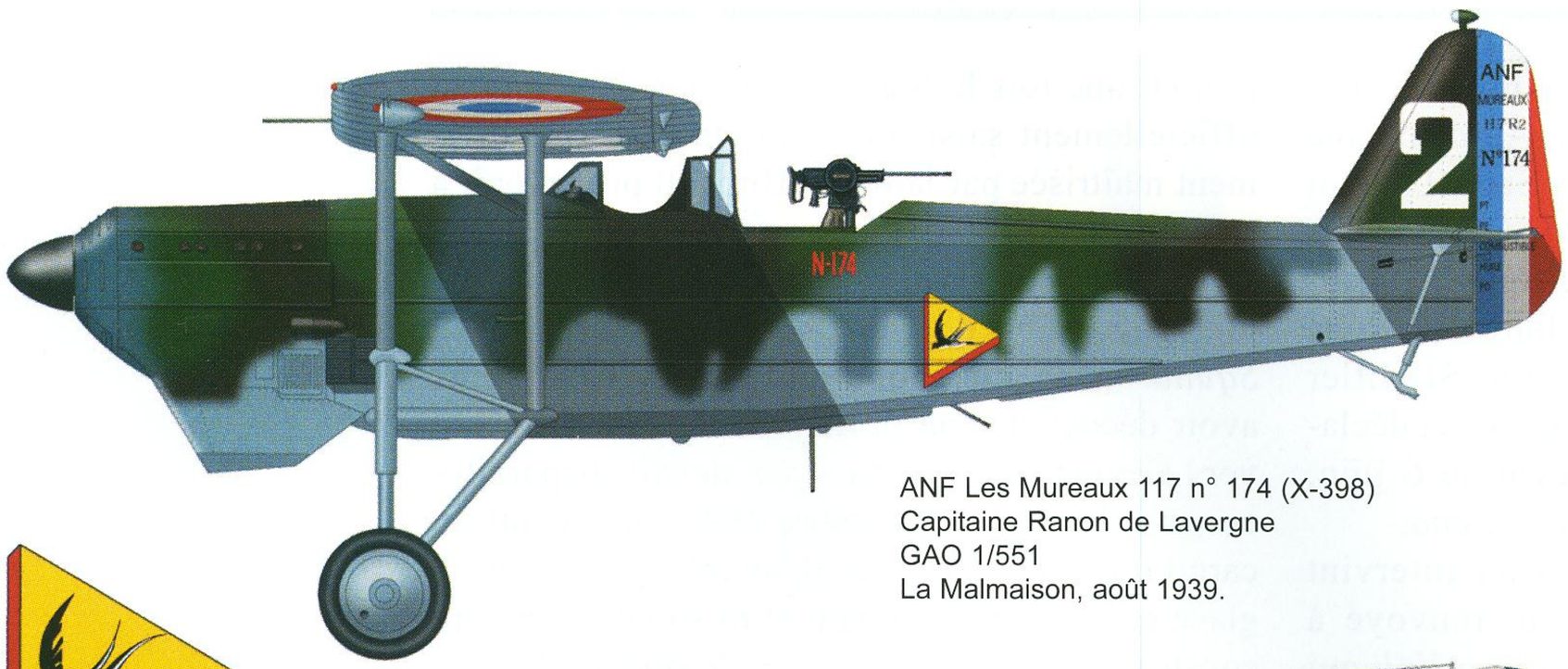
[1] Cf Aéro-Journal n° 35. Leonard Birchall est décédé en septembre 2004.



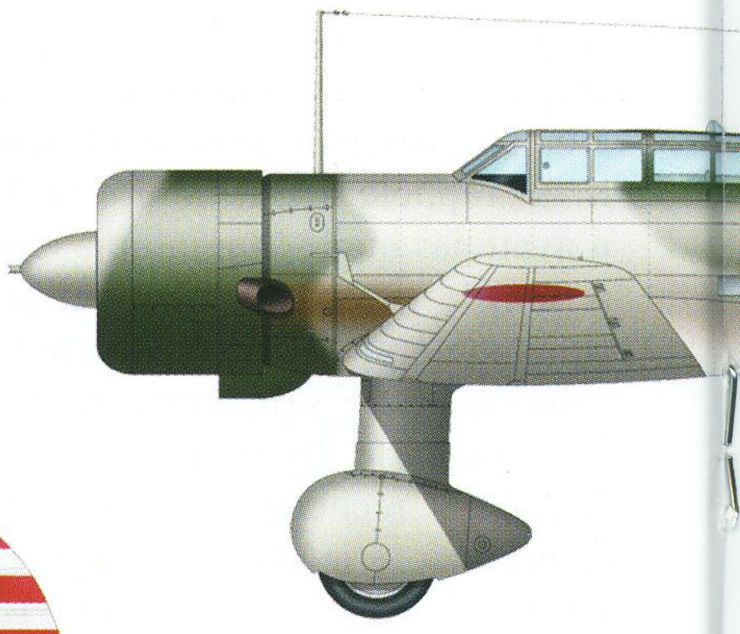
Décollage du QN-P en 1940. N'opérant pas dans un milieu hostile, le Stranraer restera en service jusqu'en 1943. (Collection A. Thomas)

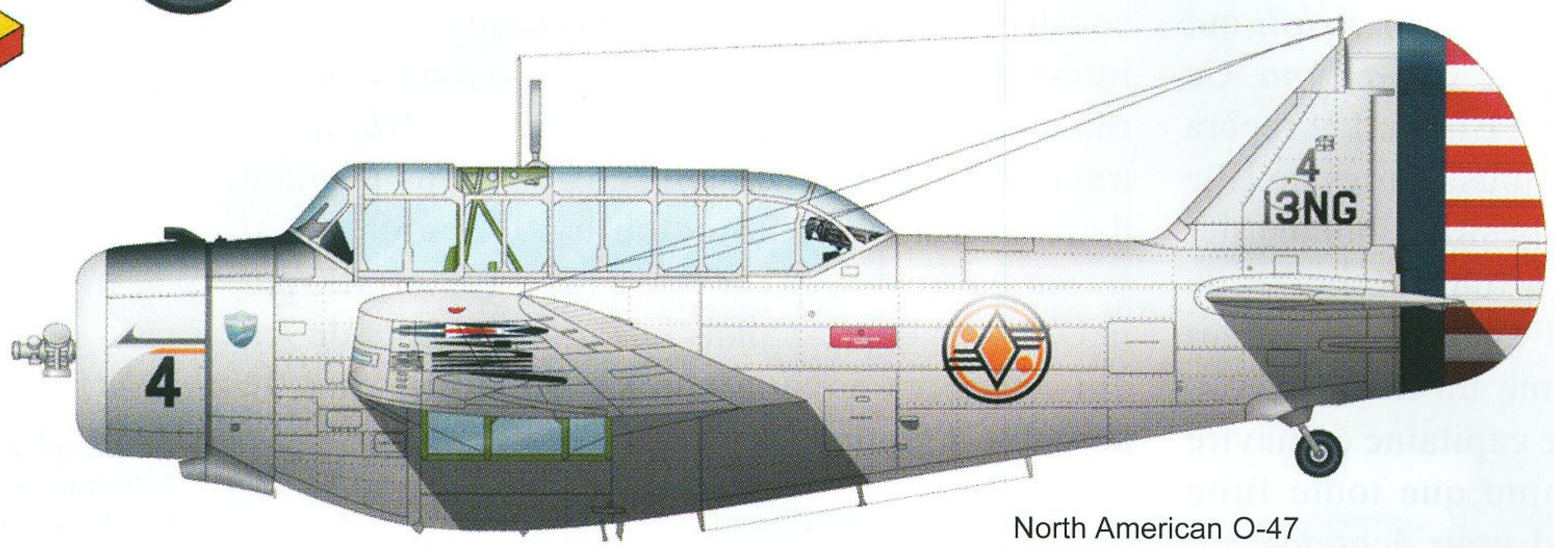
Canadian Vickers Stranraer I (914)
N° 5 (BR) *Squadron* (RCAF)
Dartmouth (Canada), été 1940.

© P-A. Tilley - 2005



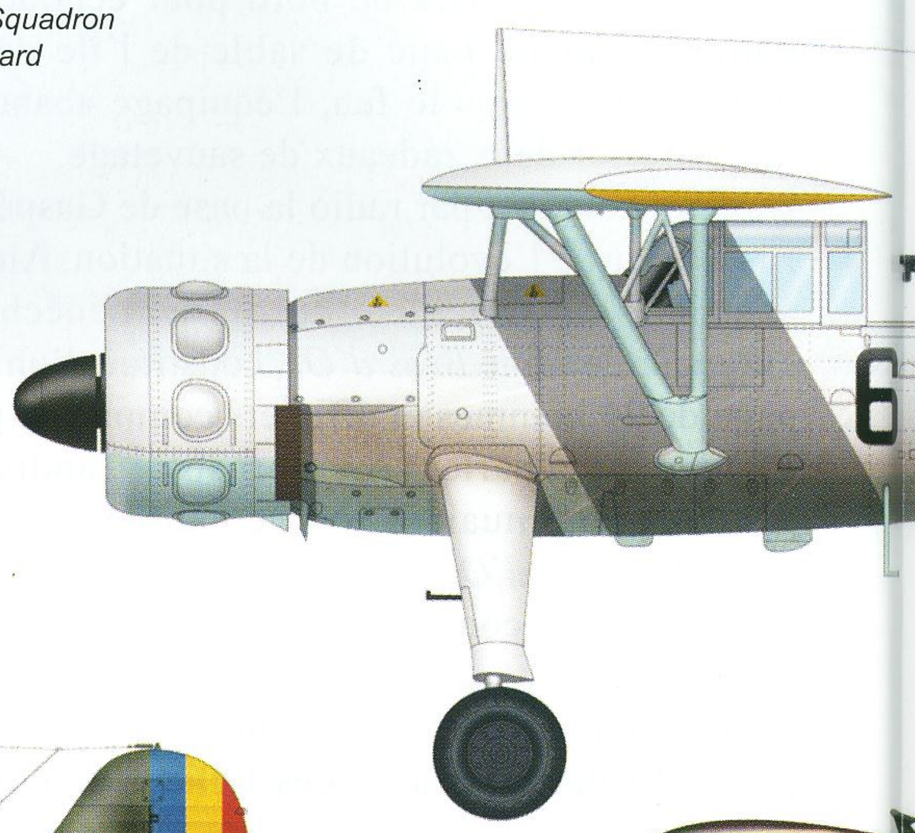
ANF Les Mureaux 117 n° 174 (X-398)
Capitaine Ranon de Lavergne
GAO 1/551
La Malmaison, août 1939.



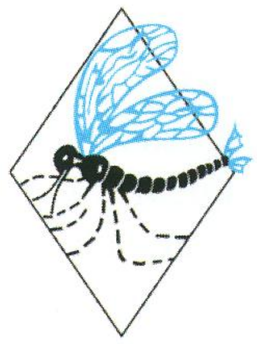


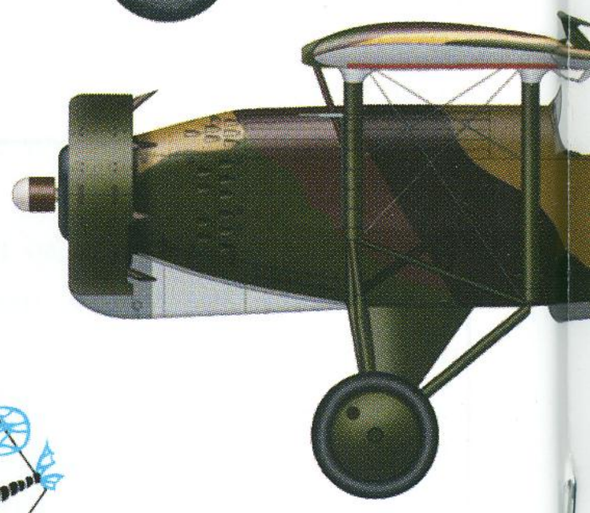
North American O-47
113th *Observation Squadron*
Indiana National Guard
Indianapolis, 1939.

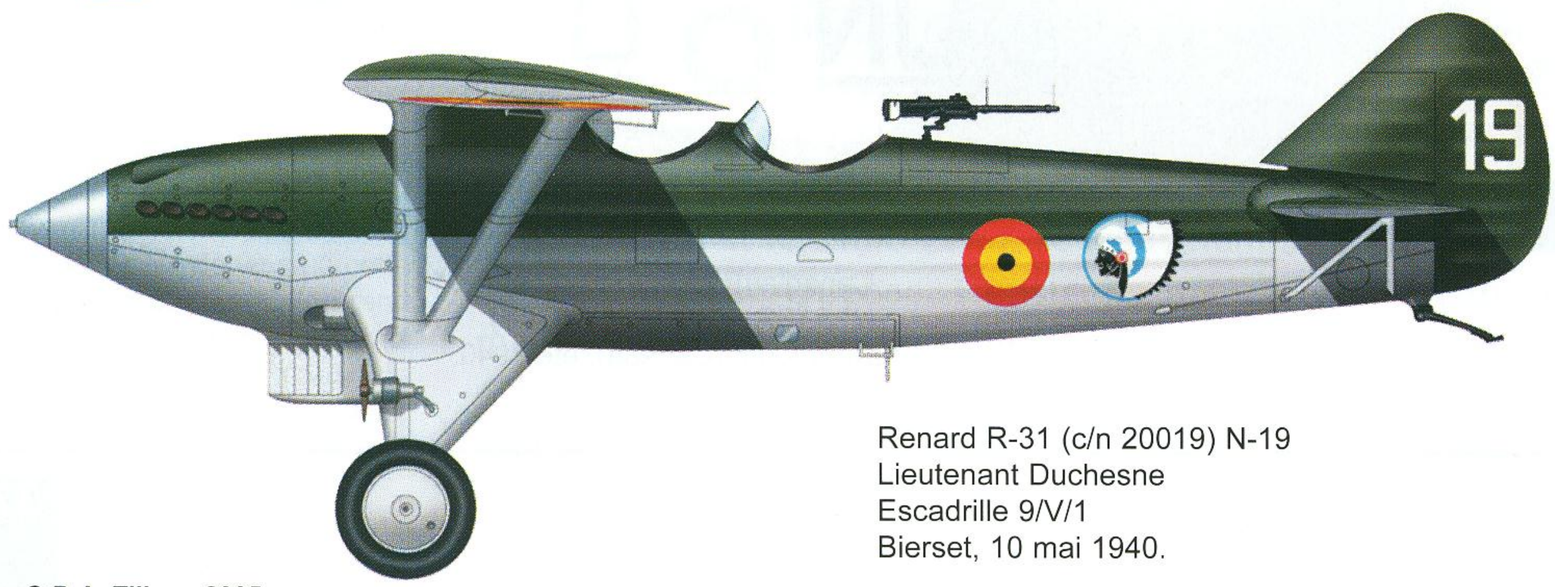
IMAM Ro 37bis (MM 10821)
120ª *Squadriglia* 72° *Gruppo OA*
Argicastro, fin 1940.



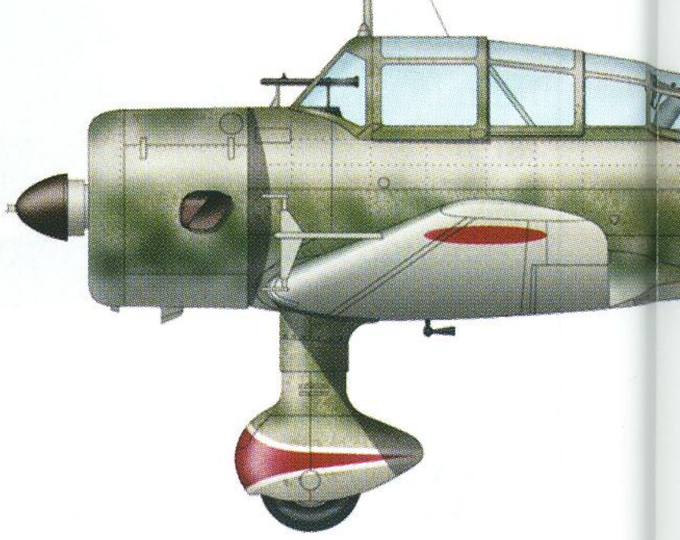
IAR 38
Unité inconnue
Front de l'Est, été 1941.





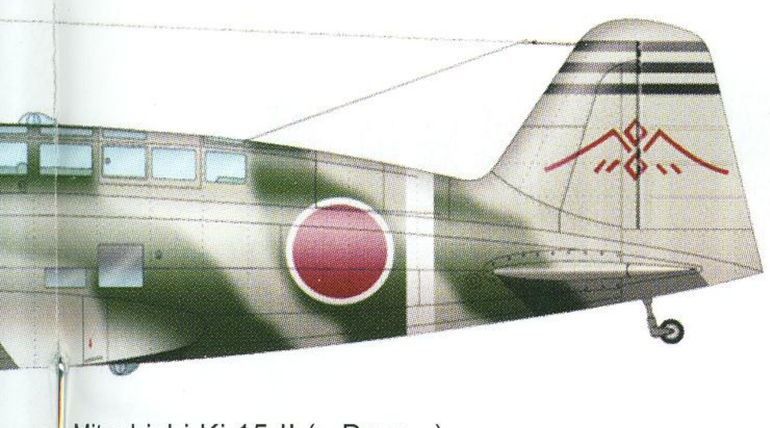


Renard R-31 (c/n 20019) N-19
Lieutenant Duchesne
Escadrille 9/V/1
Bierset, 10 mai 1940.

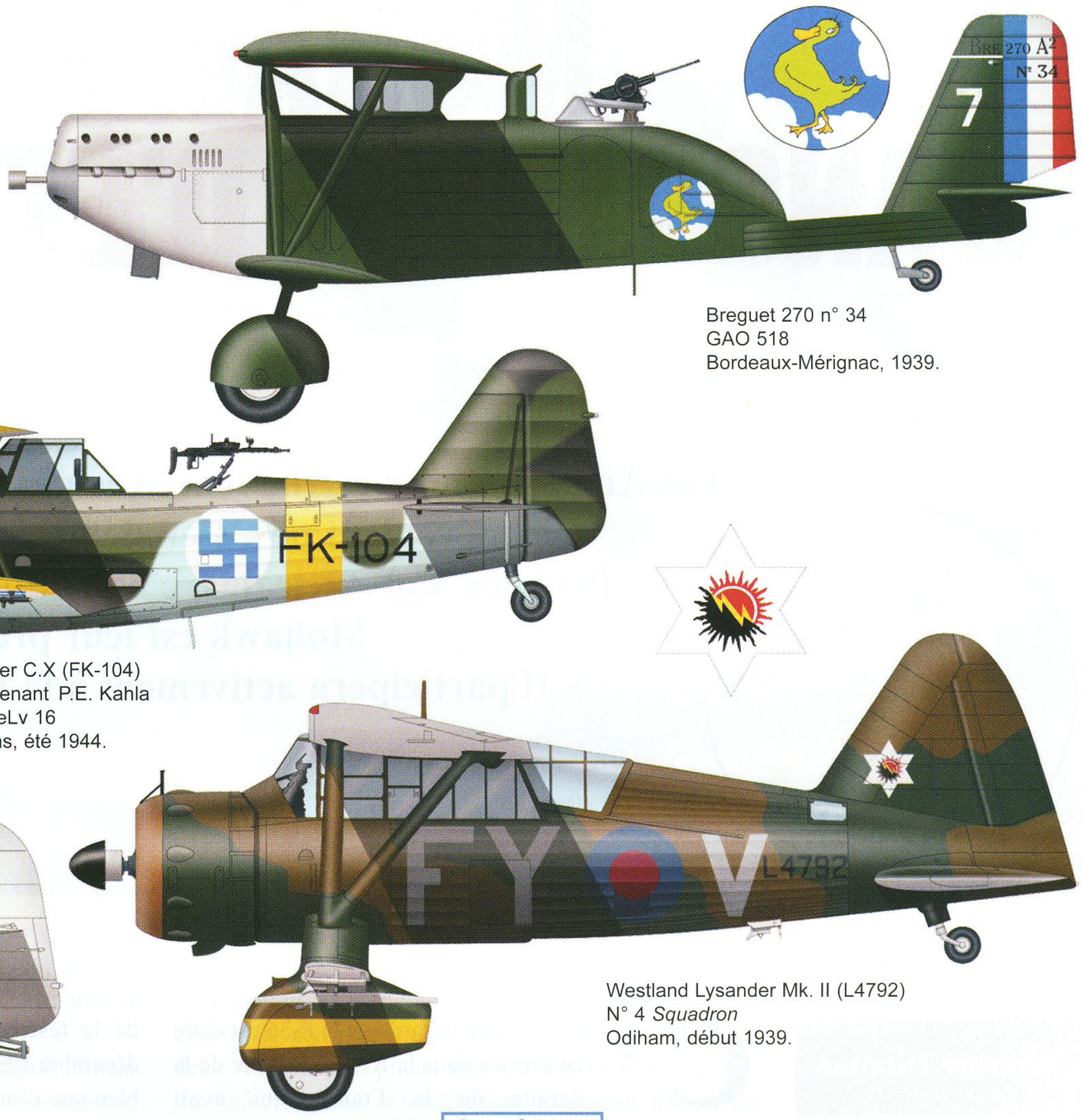


© P-A. Tilley - 2005

O comme observation

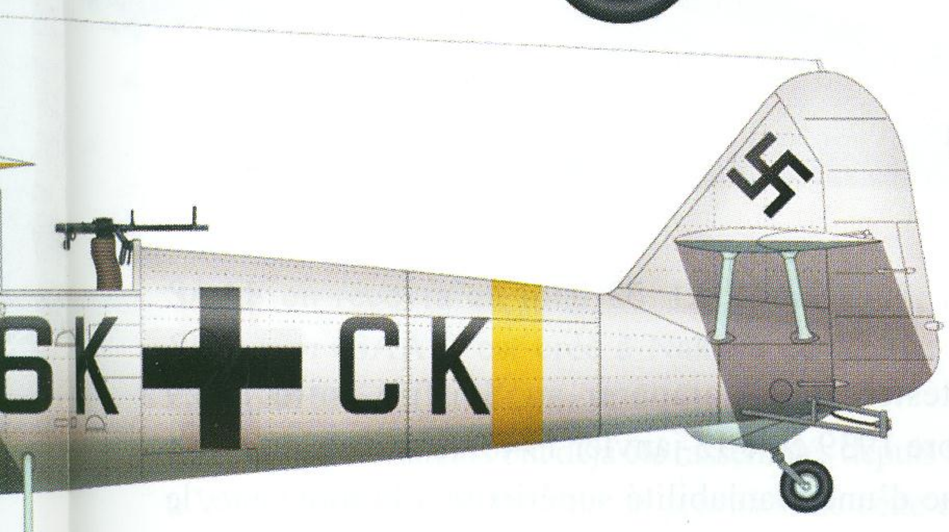


Mitsubishi Ki.15-II (« Babs »)
8 *Sentai*
Moulmein (Birmanie), février 1942.



Breguet 270 n° 34
GAO 518
Bordeaux-Mérignac, 1939.

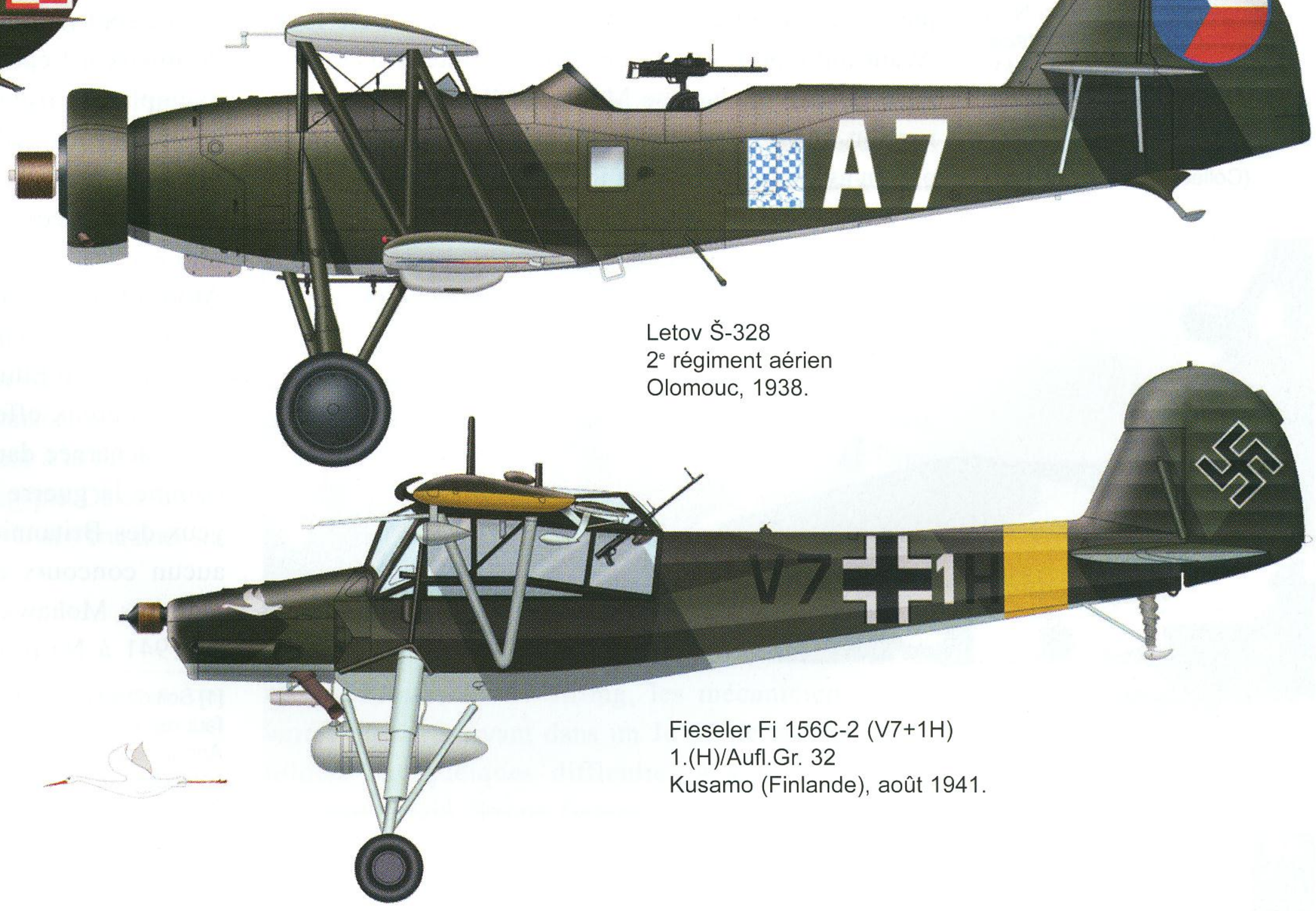
Fokker C.X (FK-104)
Lieutenant P.E. Kahla
3/TLeLv 16
Hirkas, été 1944.



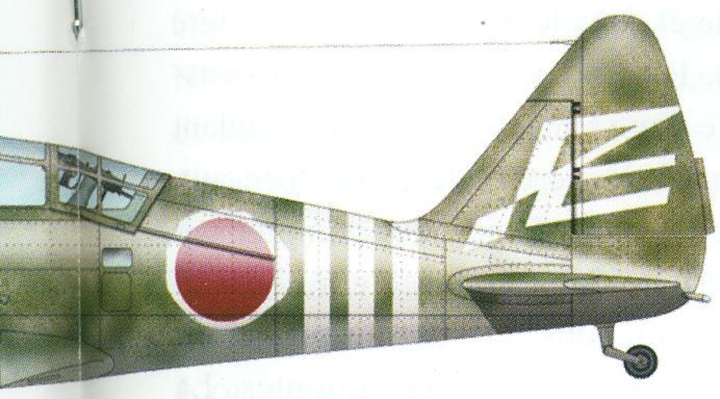
Henschel Hs 126B-1
2.(H)/Aufkl.Gr. 23
Bryansk, février 1942.

Westland Lysander Mk. II (L4792)
N° 4 *Squadron*
Odiham, début 1939.

Lublin R-XIIID
36 *Eskadra Obserwacyna*
Poznan, 1938.



Letov Š-328
2e régiment aérien
Olomouc, 1938.



Tachikawa Ki.36 (« Ida »)
8 *Dokuritsu Dai Shijugo Chutai*
Chengdu (Chine), septembre 1939.

Fieseler Fi 156C-2 (V7+1H)
1.(H)/Aufl.Gr. 32
Kusamo (Finlande), août 1941.

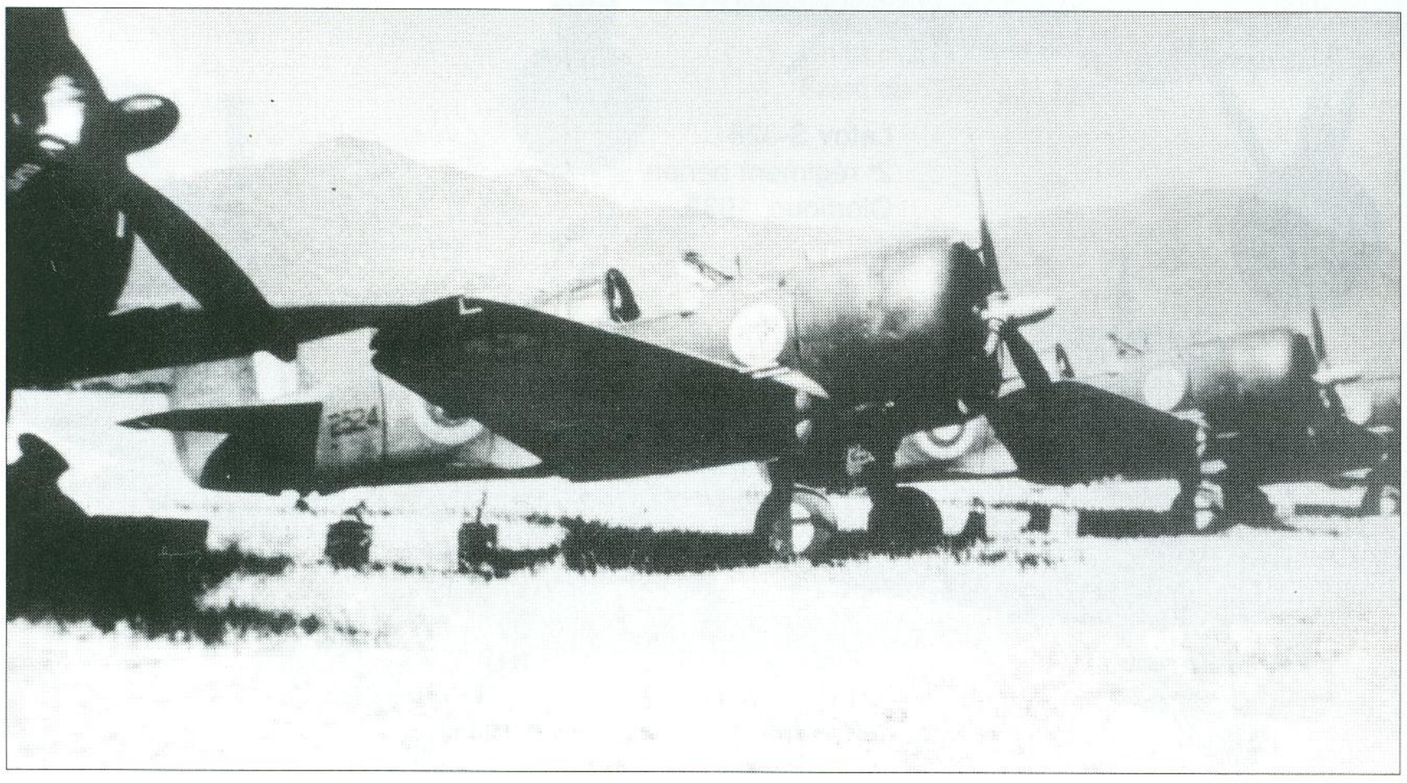
MOHAWK
DANS LE CIEL D'ÉTHIOPIE

Les Anglais, qui se retrouvent avec des Curtiss Mohawk dont ils ne veulent pas, s'en défaussent au profit de la SAAF. Pour les Sud-Africains, c'est plutôt une bénédiction, car le Mohawk est leur premier chasseur moderne. Il participera activement à la libération de l'Abyssinie.

Andrew Thomas

C'EST PAR PUR hasard que le P-36 est entré en service dans la RAF, à la suite de la défaite de la France qui avait commandé plusieurs centaines d'exemplaires de la version d'exportation H-75. Parmi les nombreux contrats français cédés à la Grande-Bretagne figurent en effet ceux des Curtiss H-75A-4 (Curtiss H-751 dans la nomenclature française), dont les Français n'ont reçu que quelques exemplaires en juin 1940. Le solde va prendre le chemin du Royaume-Uni, soit 285 exemplaires. Les premiers sont pris en compte dès l'été 1940. Ayant anticipé l'arrivée de modèles antérieurs (A-1 à A3), la RAF les baptise Mohawk Mk. IV [1]; ce sera la version la plus importante du Mohawk. Celui-ci n'est pas un avion inconnu de la RAF, car elle a eu l'occasion de le tester et le comparer au Spitfire entre le 29 décembre 1939 et le 13 janvier 1940. Il va sans dire que, bien que d'une maniabilité supérieure à la moyenne, le Curtiss s'est révélé inférieur au chasseur anglais.

Dès leur arrivée, les Mohawk sont mis aux standards britanniques (comme la manette des gaz « dans le bon sens ») et mis en réserve au cas où la bataille d'Angleterre alors en cours tournerait mal. Cependant, la crise s'éloignant à l'automne 1940, la RAF pense à utiliser ces avions, mais certainement pas en Europe, car ils sont jugés inférieurs à ce que les Allemands ont de mieux à l'époque. De ce fait, il est décidé que 90 exemplaires iront rejoindre des unités outre-mer et autant seront cédés à la SAAF qui réclame depuis plusieurs mois du matériel moderne pour ses unités de chasse engagées contre les Italiens en Afrique de l'Est.

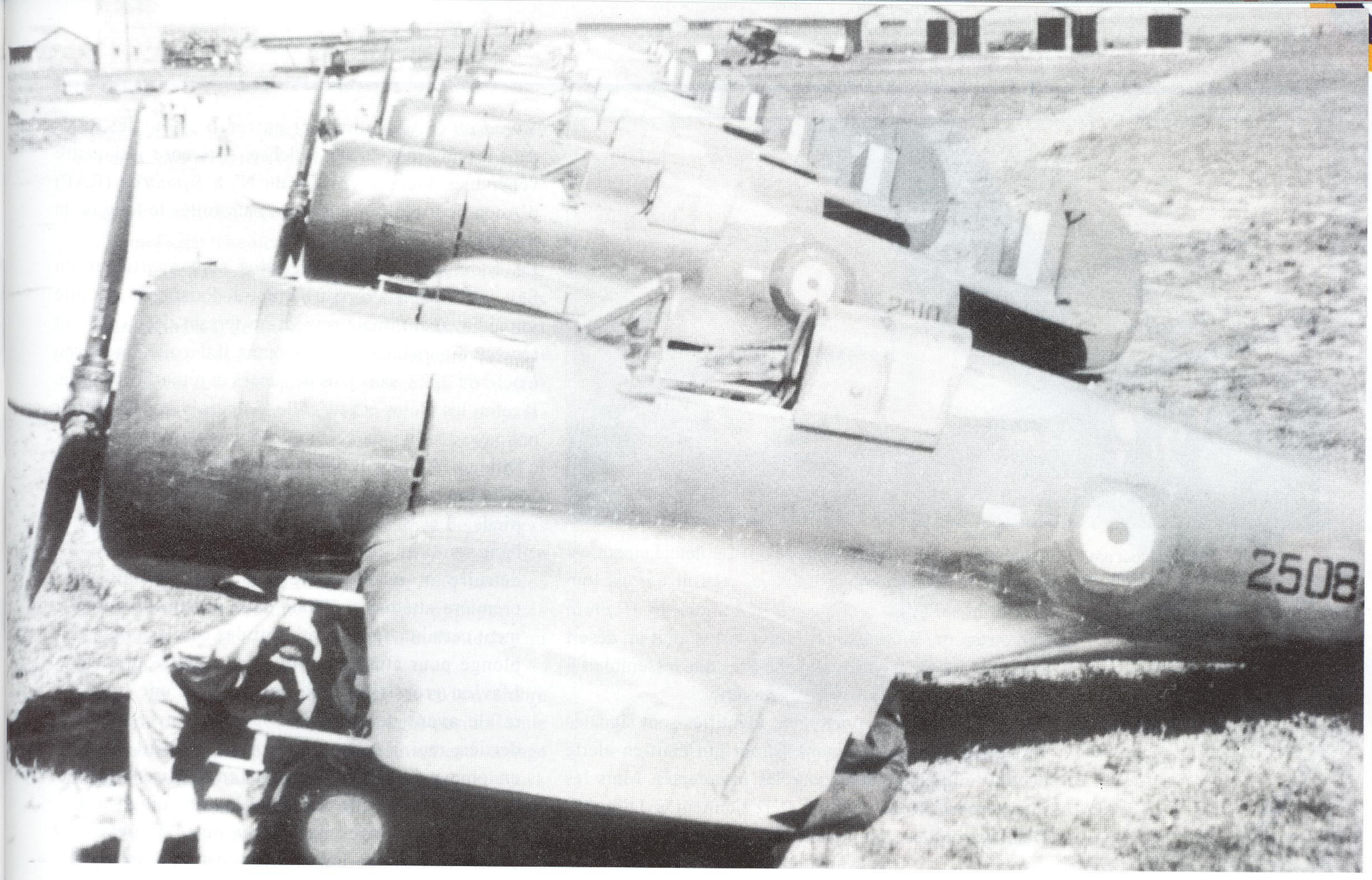


Rangée de Mohawk du N° 3 *Squadron* en Afrique orientale fin 1941.
Le Mohawk est alors le chasseur le plus moderne de la SAAF.
(Collection M. Schoeman)

ARRIVÉE AU KENYA

Au milieu de l'année 1941, la SAAF est aux prises avec les Italiens en Ethiopie et dans le Somaliland et, malgré ses nombreux efforts, les Italiens opposent une résistance acharnée dans le centre de l'Ethiopie. Cependant comme la guerre dans le désert reste prioritaire aux yeux des Britanniques, la SAAF ne peut compter sur aucun concours extérieur dans son secteur. Les 16 premiers Mohawk tant attendus arrivent au printemps de 1941 à Nairobi (Kenya) où ils sont remontés. La

[1] Soit dit en passant, on reconnaît bien ici l'humour britannique, car il faut rappeler que les Mohawks (Iroquois en français) ont soutenu les Anglais contre les Français (soutenus par les Hurons) au cours des combats qui nous ont opposés pour la maîtrise de ce qu'il allait devenir le Canada [NDLR].



Des Mohawk de la N° 70 OTU à Nakuru.
La SAAF utilisera surtout le Mohawk comme avion d'entraînement avancé.
(Collection M. Schoeman)

SAAF en recevra au total 86. Le 2 mai 1941, le N° 4 *Squadron* (SAAF) est créé à Nakuru au Kenya sous le commandement du *Major* A.C. Barratt.
Les premiers aviateurs ont déjà été rassemblés depuis fin mars à Waterkloof près de Prétoria en prévision de cette création. Le 17 mai, le N° 4 *Squadron* (SAAF) dispose déjà de neuf avions destinés à l'entraînement, ainsi que de six Fury et trois Audax qui forment le *Flight* A. Un mois plus tard, 14 Mohawk arrivent à Nakuru directement d'Eastleigh (Nairobi) pour que les pilotes se fassent la main sur leur nouvelle monture. Cependant, l'entraînement est handicapé par les ennuis récurrents causés par le moteur Cyclone, problèmes connus de tous les utilisateurs de ce modèle. De ce fait, dès leur arrivée, on fait savoir aux pilotes qu'ils ne peuvent pas dépasser 25 heures de vol par avion et que la voltige est formellement interdite. Pendant ce temps, un ingénieur de Curtiss-Wright est arrivé sur place pour remédier au problème. Les mécaniciens sud-africains ne se contentent pas de regarder et trouvent une solution qui, bien que non officielle et un peu empirique, semble fonctionner. De toute manière, la SAAF est quand même satisfaite du Mohawk, car elle dispose enfin avion moderne en nombre substantiel. Le N° 4 *Squadron* (SAAF) continue de s'entraîner pendant plus de deux mois, mais les pilotes apprennent à la fin du mois d'août que l'unité doit aller se battre en Égypte. De ce fait, ils quittent la région pour rejoindre la 73 OTU et s'entraîner sur Tomahawk et Kittythawk.

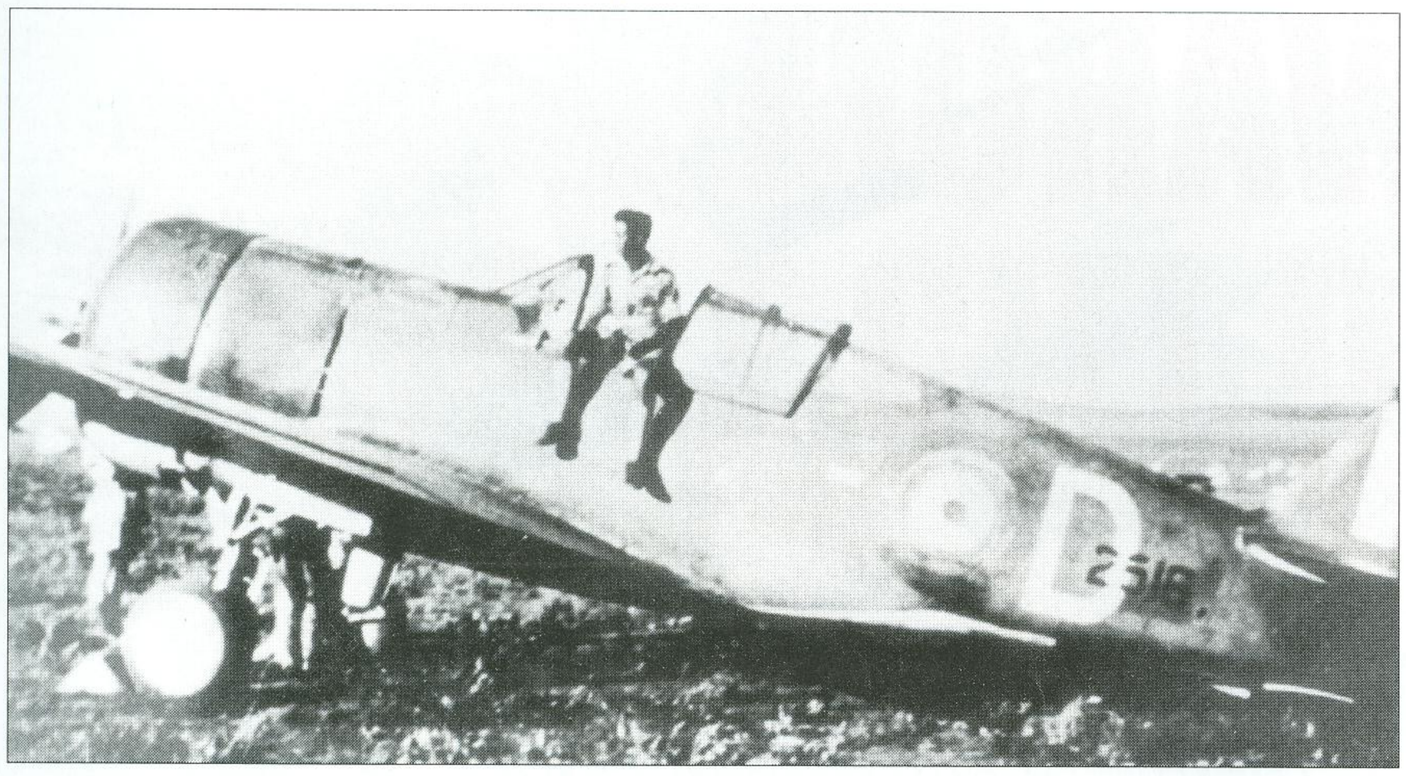
L'offensive contre Gondar

Le 13 juillet 1941, vingt Mohawk dont les moteurs ont été modifiés arrivent à Mombassa directement d'Angleterre. Six semaines plus tard, les avions remontés sont prêts à être livrés aux unités de combat. C'est le N° 3 *Squadron* (SAAF) qui se bat déjà en Éthiopie qui les prend en compte. Cette unité en a bien besoin car son potentiel se résume à trois Gladiator et deux Hurricane en piteux état. Ce renfort arrive au bon moment, car une offensive sur le verrou italien de Gondar est en préparation. Le 27 août, le *Flight* B touche dix Mohawk qui se trouvent en fait alors sous la responsabilité du N° 41 *Squadron* (SAAF) en tant que N° 41 *Squadron Fighter Detachment*. Le commandant de ce *Flight* est le *Major* H. Borckenhagen. Les avions sont pris en compte auprès de la 70 OTU de Nakuru. Au début de septembre, l'entraînement commence et au bout d'une semaine trois Mohawk et onze mécaniciens sont déclarés opérationnels.

Des S.75 ravitaillent Gondar en faisant escale à Djibouti, colonie demeurée fidèle à Vichy.

Entre-temps, les Anglais se sont rendus compte que la garnison de Gondar était régulièrement ravitaillée par des S.75 utilisant comme escale la base de Djibouti, toujours fidèle au gouvernement de Vichy. Ainsi, les trois pilotes reçoivent l'ordre de rejoindre Aiscia situé sur la frontière éthiopienne pour tenter d'intercepter ces intrus. Le 12 septembre 1941, le *Captain* H. Snyman qui remplace Borckenhagen, malade, quitte Eastleigh pour Aiscia accompagné par le *Captain* J.E. Parsonson et *2nd Lieutenant* P. Strong, les mécaniciens et les autres pilotes arrivant dans un Ju 52 de la SAAF. Les pilotes ont quelques difficultés à s'adapter à leur nouveau terrain, Strong faisant une sortie de piste le 14

Mohawk dans le ciel d'Éthiopie



Le 2518/D est l'un de tout premiers à recevoir le baptême du feu.
La guerre ne durera que quelques semaines pour le Mohawk.
(Collection de l'auteur)

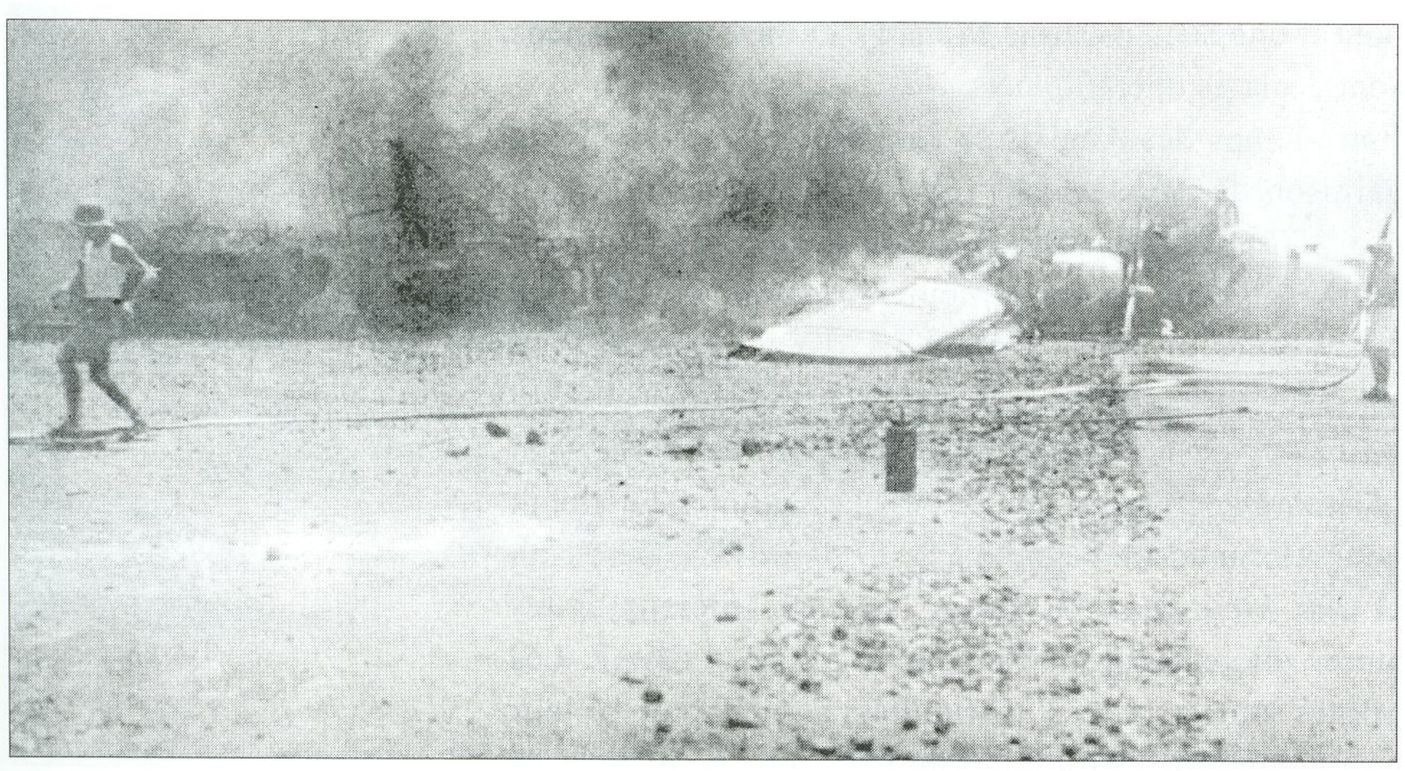
septembre, sans gravité cependant. Le détachement est fin prêt le 18 septembre à Aiscia, endroit qui est loin d'être hospitalier comme en témoigne le *Captain* Parsonson qui dira plus tard que « Ascia était un désert avec des lits de rivières asséchées et qui ressemblait à une lune aride sans aucune végétation ».

Le lendemain, deux avions non identifiés sont signalés vers 07h30 et le *Lieutenant* Turner qui était en alerte décolle immédiatement pour les intercepter. Mais les intrus rebroussent chemin et reviennent à Djibouti. Deux patrouilles sont montées le 21 septembre, Snyman

« Au moment où je suis passé en trombe au-dessus du S.75, il y a eu comme un "wouf" et il s'est mis à brûler. »

jusqu'à Sardo (dite zone A) et Parsonson jusqu'à Zeila (dite zone B), les deux revenant bredouilles. Deux jours plus tard, les pilotes sud-africains reçoivent l'autorisation d'attaquer les Italiens sur le territoire même de la Côte française des Somalis si besoin est, alors que les patrouilles frontalières continuent. Le mois s'achève sans qu'il ait eu la moindre action, mis à part le crash au décollage de Mega du *2nd Lieutenant* P. Strong le 28 septembre avec le 2504; un bras et une jambe cassés, Strong est indisponible pour quelque temps. La veille déjà, le *Captain* J.E. Parsonson avait accidenté le 2514 au cours d'un vol d'essai. Les Sud-africains s'aperçoivent bientôt que les Mohawk seuls ne peuvent rendre la frontière hermétique et trois Junkers 86 du N° 12

Le S.75 I-LUNO en flammes sur le tarmac de l'aérodrome de Djibouti, le 5 octobre 1941. Cet épisode rendra les Français beaucoup plus circonspects à propos de l'assistance aux avions italiens.
(CT Air)



Squadron (SAAF) arrivent en renfort pour les aider dans les missions de surveillance. Arrivent aussi quatre vénérables Vickers Vincent du N° 8 *Squadron* (RAF) d'Aden pour réaliser aussi des patrouilles le long de la frontière.

Le 4 octobre, les Sud-africains sont avertis qu'un Savoia italien a atterri à Djibouti. Parsonson décolle immédiatement, mais revient au terrain déçu, n'ayant rencontré personne. Le lendemain, il décolle à nouveau à bord du 2522, sans plus de succès et retourne à Aiscia. Il refait les pleins et redécolle. Sa persévérance va finir par payer, car il peut voir un S.75 garé devant un hangar à Djibouti. Comme il dira par la suite :

« Je me suis approché à une altitude de 10 000 pieds. Le S.75 était parqué devant l'un des hangars. J'ai décidé d'attaquer par la terre, le détruire et m'enfuir vers la mer. C'était ma première attaque et j'étais dans un état d'énervement certain. J'ai d'abord fait des cercles puis j'ai plongé pour attaquer en essayant d'être prudent. L'avion grossissait et je lui ai lâché une longue rafale avant de filer vers la mer. En regardant derrière moi, j'ai pu constater qu'il n'avait pas été endommagé. J'ai fait demi-tour en me disant que je devais l'avoir cette fois-ci. L'avion italien a de nouveau grossi dans mon viseur, puis j'ai pressé la détente. J'étais en fait très bas. Au moment où je suis passé en trombe au-dessus de lui, il y a eu comme un "wouf" et il s'est mis à brûler. Je suis resté à basse altitude en survolant la ville et j'ai pris de cap du terrain. Je me sentais particulièrement bien. »

Le livre de marche du N° 41 *Squadron* (SAAF) est plus succinct dans la description de cet avion, mais il précise qu'il s'agissait d'un S.75 civil immatriculé I-LUNO. Plus dérangeant, cet avion portait les signes distinctifs de la Croix rouge que Jack Parsonson n'a pas remarqués. L'avion avait évacué des blessés de Gondar [2]. Quoi qu'il en soit, ce S.75 est le premier avion détruit par un Mohawk du Commonwealth.

Les patrouilles continuent les jours suivant mais elles reviennent sans rien à signaler. Le 15 octobre, le détachement sud-africain devient le *Flight* B du N° 3 *Squadron* (SAAF) et quelques jours plus tard, deux Mohawk arrivent en renfort. Après une courte interruption, les patrouilles reprennent le 21 octobre, mais Parsonson doit quitter Aiscia pour l'Afrique du Sud après avoir contracté une grave infection à l'oreille [3].

Le 28 octobre 1941, les Mohawk croisent de loin deux Potez 631 qui réalisent aussi une patrouille de frontière, mais chacun restera à distance et aucun ne provoquera l'autre. Les patrouilles deviennent vite routinières. Cependant le 18 novembre, le *Lieutenant* Gazzard décolle pour intercepter un avion de Vichy qui a été

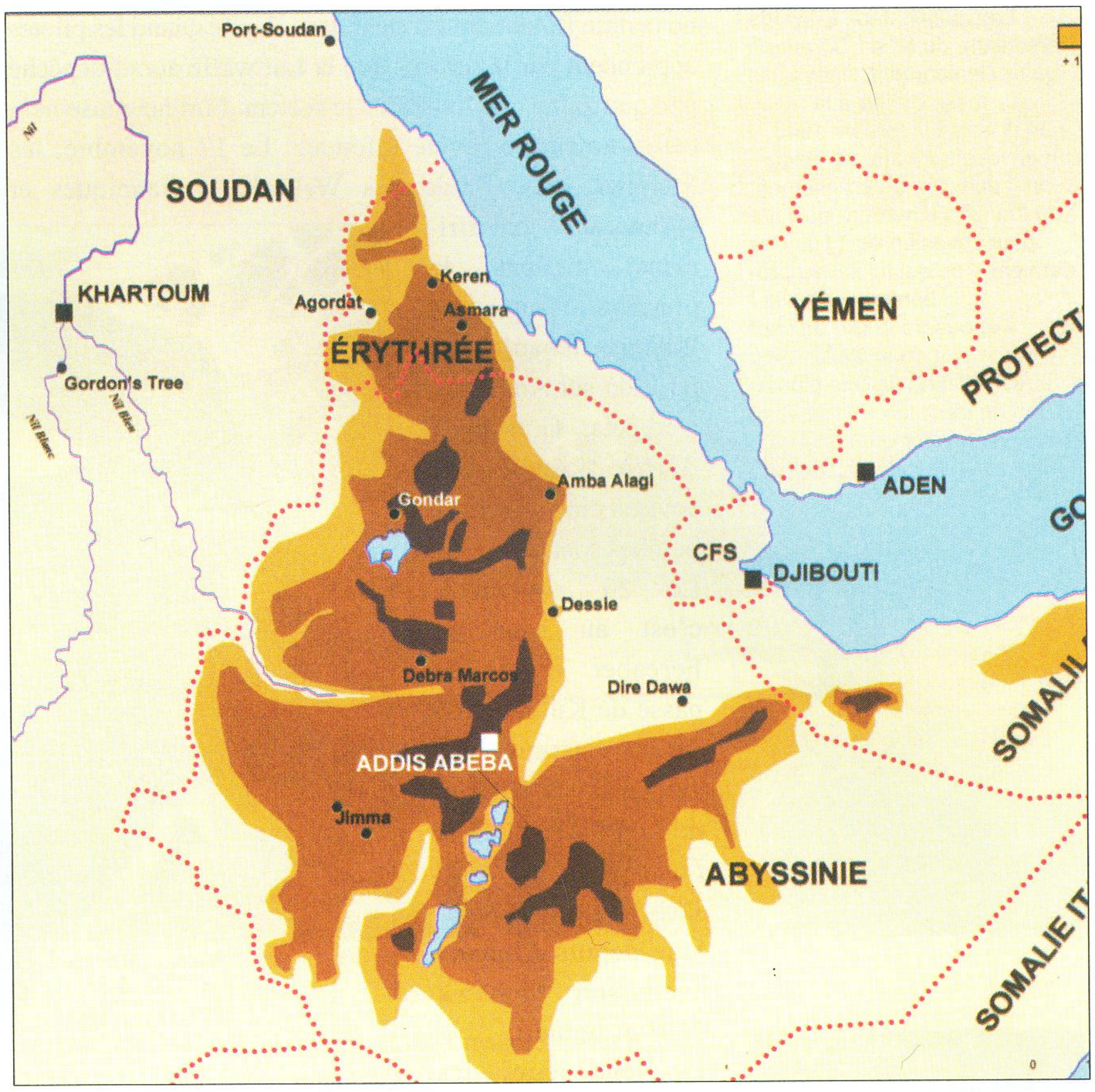
[2] Les S.75 revêtus ou non des marques de la Croix rouge transportaient aussi des membres de l'état-major italien et des armes (jusqu'à des Fiat CR.42 en caisses), comme eurent l'occasion de le remarquer à de nombreuses reprises les aviateurs de la Côte française des Somalis [NDLR].
[3] Il retournera combattre en Afrique du Nord et deviendra un as sur Kittyhawk.

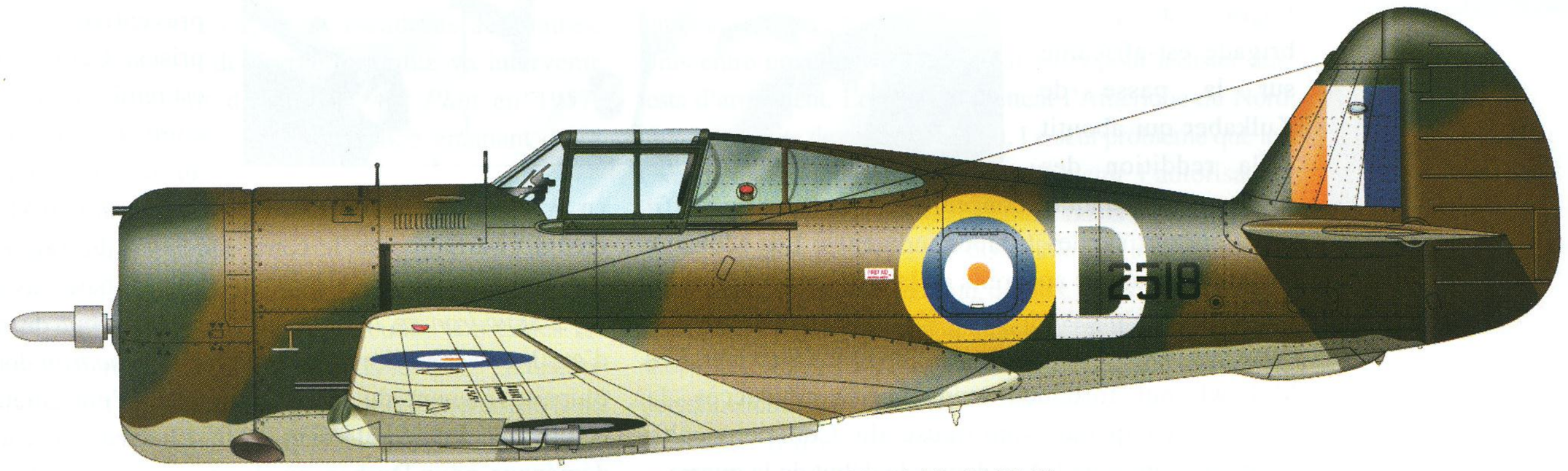
signalé en train de lancer des tracts au-dessus de Daounle, mais il revient sans l'avoir vu.

L'assaut final sur Gondar

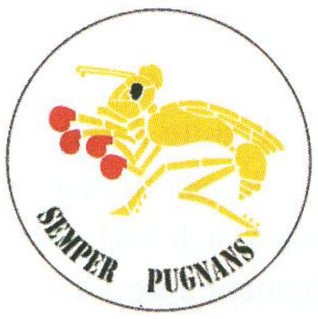
Alors que le détachement se contente de surveiller les activités aériennes de Djibouti, plus à l'ouest, le reste du N° 3 *Squadron* (SAAF) est engagé dans les dernières phases de la campagne éthiopienne. Cet élément a reçu des Mohawk supplémentaires qui sont utilisés avec les quelques Hurricane et Gladiator restants. Vers la fin du mois de novembre, les préparatifs pour l'assaut final sur la forteresse de Gondar, située au nord du lac Tana sont terminés et le N° 3 *Squadron* (SAAF) a pris ses quartiers à Alomata depuis le 9. Les Mohawk ont été équipés de râteliers pour porter des petites bombes. Le *Flight* B dispose alors de dix avions, le *Flight* A de cinq avec les Hurricane et Gladiator. Ils doivent appuyer les Hartbeest du N° 41 *Squadron* (SAAF) et Wellesley du N° 14 *Squadron* britannique.

L'entrée en matière des Mohawk le 10 novembre commence plutôt mal, car ils attaquent une position amie qui n'était pas signalée et un des avions est endommagé par le tir venant du sol. Le lendemain, les Mohawk soutiennent le 2e bataillon éthiopien dans une attaque sur Giandia sans rencontrer plus de succès. Les Sud-africains réalisent plusieurs attaques sur les troupes italiennes, mais





Curtiss Mohawk Mk. IV (2518)
N° 41 SAAF *Squadron Fighter Detachment*
Aiscia, septembre 1941.



Curtiss Mohawk Mk. IV (2537)
N° 3 SAAF *Squadron*
Alomata, fin 1941.

© P-A. Tilley - 2005

Mohawk dans le ciel d'Éthiopie

un certain flottement survient dans l'unité quand les pilotes apprennent par la rumeur que la Luftwaffe aurait dépêché une quinzaine d'avions dans le secteur. Fort heureusement cette rumeur se révèle infondée. Le 17 novembre, les Mohawk avec l'aide des Wellesley britanniques et Hartbeest sud-africains mettent la pression sur les Italiens tenant leur position sur Ambazzo, Defeccia, Gondar et Azozo. Au total, environ cinq tonnes de bombes sont larguées.

Le *Captain* Jack Edwards Parsonson, du N° 41 *Squadron Fighter Detachment*, l'inévitable tasse de thé à la main. Fait prisonnier en avril 1943, il fut envoyé au camp de Sagan, où il participa au creusement du tunnel. Le numéro qu'il tira pour l'évasion était l'un des derniers – ce qui lui sauva probablement la vie ! Il épousera la fille du chef d'état-major de la SAAF avec laquelle il dirigera une plantation de tabac en Rhodésie et s'éteindra en août 1992. (Collection de l'auteur)

Le 20 novembre, c'est au tour de Fercaber et de la passe de Kulkaber de subir l'assaut des avions de la RAF et de la SAAF, mais le *Lieutenant* G.R. Jacobs rate son décollage depuis Alomata avec son Mohawk 2508 et se tue.

Le lendemain, les Sud-africains apportent leur soutien à l'assaut de la 25e brigade est-africaine sur la passe de Kulkaber qui aboutit à la reddition des Italiens. Les attaques concentrées s'avèrent très efficaces surtout sur les troupes indigènes. Les Mohawk ainsi que les autres appareils de la RAF et SAAF maintiennent leur pression dans les jours suivant et les dernières troupes italiennes se rendent le 27 au soir. Les Mohawk ont fortement contribué à ce succès, la première campagne victorieuse du Commonwealth contre les forces de l'Axe depuis le début de la guerre.

Defense côtière

La Côte française des Somalis reste toujours en état de siège non déclaré. Le *Flight* B retourne à Aiscia après la chute de Gondar, l'état-major de l'escadron se trouvant à Nairobi. Le 11 décembre, le *Lieutenant* D.C.C. Gazzard vient juste de décoller quand un des Potez 631 de Djibouti surgit de nulle part et survole la base des Sud-africains. Gazzard le repère et le prend en chasse. Le mitrailleur arrière du Potez tire sur le Mohawk. Ce dernier se rapproche et tire à son tour sur le Potez qui est touché à plusieurs reprises. Son moteur droit semble aussi touché car de la fumée s'en dégage. Cependant, Gazzard ne peut pas poursuivre son attaque, car le Potez se réfugie dans les nuages et disparaît. C'est le seul combat aérien que livreront les Mohawk en Afrique.

La présence du N° 3 *Squadron* (SAAF) en Éthiopie touche à sa fin, car les Mohawk sont pressentis pour d'autres rôles en Afrique du Sud, comme l'entraînement des nouveaux escadrons en cours de formation, ou pour fournir accessoirement une défense aérienne contre une hypothétique attaque navale japonaise.

Entre-temps, le reste du contingent de Mohawk est arrivé au cours de l'année 1941 permettant la création de nouvelles units. En octobre, le N° 5 *Squadron* (SAAF) commence à voler sur Mohawk avant de partir en Égypte où il combattra sur Tomahawk. Au début de 1942, la quasi totalité des Mohawk survivants se trouve en Afrique du Sud. Le N° 7 *Squadron* (SAAF) basé à Swartkop, près de Prétoria, vole aussi à cette époque sur Mohawk avant de s'en séparer en avril.

Une nouvelle menace est apparue avec l'entrée en guerre du Japon. L'Afrique du Sud craint une attaque aéronavale sur ses ports et des mesures préventives sont prises. Cette crainte est renforcée après les combats qui ont lieu au-dessus de Ceylan en avril. Le 6 mars 1942, le N° 6 *Squadron* (SAAF) est créé à Swartkop sous le commandement du *Major* P.J. Hayden-Thomas qui a déjà volé sur Mohawk avec le N° 3 *Squadron* en Afrique de l'Est. Au début du mois d'avril, 19 Mohawk rejoignent le N° 6 *Squadron* dont la plupart viennent du N° 7 *Squadron*. L'entraînement commence immédiatement et le 12 avril, l'escadron déménage pour Durban où il est intégré à la défense côtière tout en continuant son entraînement. Au début du mois de mai, il est déclaré opérationnel, juste après que l'interdiction de vol a été levé suite à l'apparition de particules dans les filtres à huile des moteurs Cyclone. C'est alors le seul escadron de la SAAF qui vole sur Mohawk. Il envoie un détachement à Groutville et Erste River, mais cela n'empêche pas un Yokosuka E14Y1, parti d'un sous-marin japonais, de survoler le port de Durban en toute impunité le 20 mai 1942 très tôt dans la matinée !

Un autre escadron vole aussi sur Mohawk pendant cette période, le N° 10 *Squadron* (SAAF), qui a été créé le 20 avril sous le commandement du *Captain* C. van Vliet. Cette unité n'utilise cependant le Mohawk que comme avion d'entraînement avant de passer sur Kittyhawk le 15 juillet. Le N° 6 *Squadron* utilise ses Mohawk jusqu'à la fin de juillet 1943.

La SAAF utilisera le Mohawk comme avion d'entraînement avancé à la chasse jusqu'en 1944.

LES BELGES ET LE CF-100

Larry Milberry
adaptation
Philippe Listemann

Alors que la production du CF-100 touche à sa fin et que les escadrons de la RCAF sont entièrement équipés, les espoirs d'Avro de prolonger la fabrication du CF-100 s'évanouissent en même temps que les projets d'en équiper les escadrons auxiliaires. Mais, une commande de dernière minute va intervenir grâce au financement du *Mutual Aid Plan* en 1957, commande portant sur 53 CF-100 Mk.5 émanant de la force aérienne belge (FAéB).

Un choix inattendu

Vers la fin des années cinquante, les responsables de l'OTAN sont préoccupés par les lacunes constatées en matière d'interception tout-temps dans les pays européens membres de l'organisation. Les Belges cherchent à se renforcer dans ce domaine, car il ne disposent que de 24 vénérables Meteor NF.11 qui, malgré leur acquisition récente, sont complètement dépassés. Le CF-100 n'est pas choisi au hasard, des pilotes belges ont déjà fait le tour des avions existants et essayé le Gloster Javelin FAW7, le Sud-Aviation Vautour IIN, le Northrop F-89 Scorpion et le SAAB 32 Lansen. À chaque fois, les constructeurs sont confiants en leur chance de succès. Les Français, en particulier, pensent que les nombreux points culturels communs feront la différence; les Britanniques, plus pragmatiques, vouent une confiance sans faille au Javelin. De ce fait, tous sont persuadés que les Canadiens se trouvent au bas de la liste. Toutefois, cette fois-ci, contrairement à l'accoutumée, ce sont les militaires qui ont reçu carte blanche et non les politiciens, ce qui change évidemment la donne.

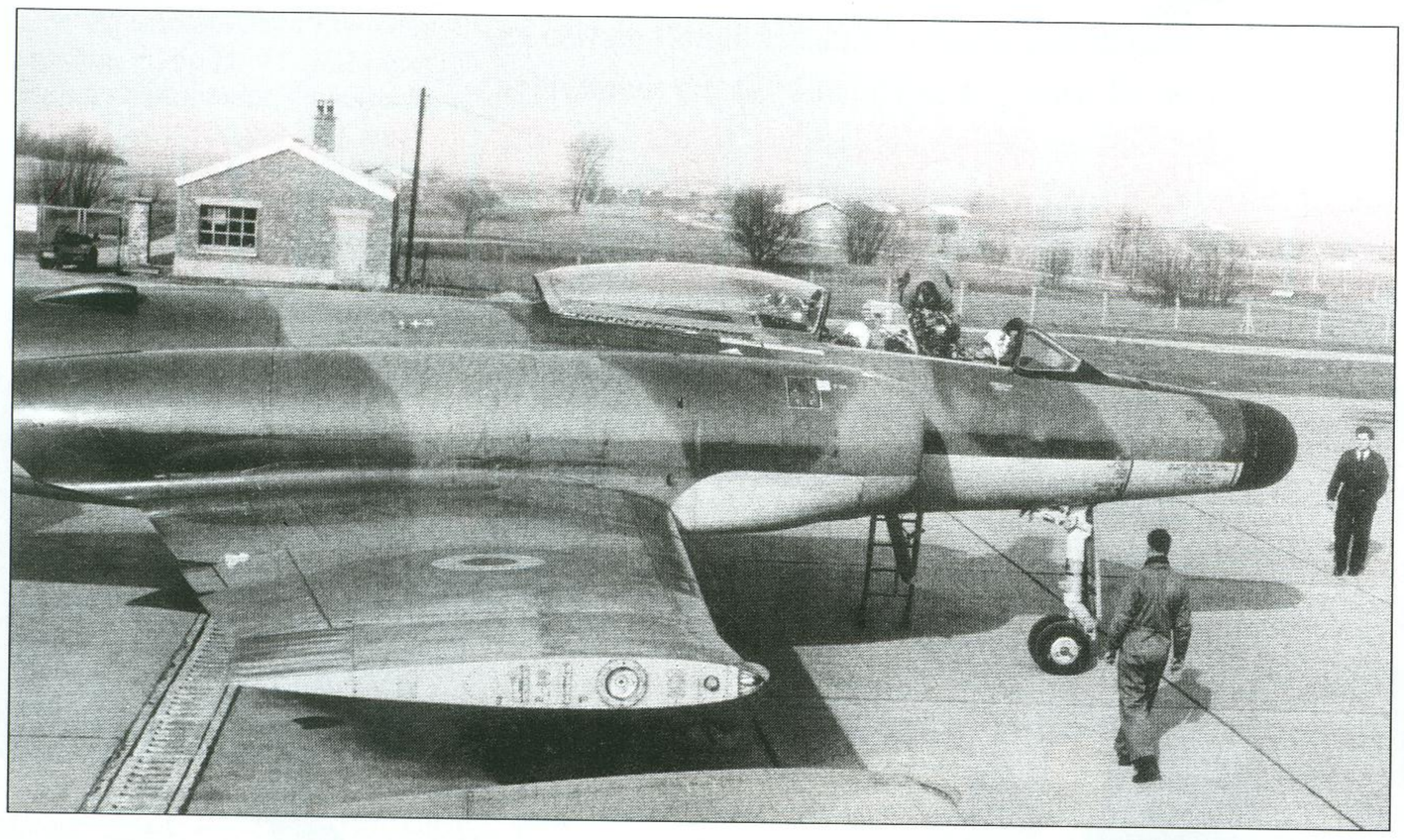
Les faiblesses des concurrents du CF-100 sont quand même nombreuses, le système de conduite de tir du Javelin et du Vautour n'est pas performant et si celui du F-89 est meilleur, voire le meilleur, l'avion en tant que tel n'est pas considéré comme une réussite et ses performances demeurent modestes. Or, les Belges se montrent exigeants, ce qui est compréhensible. Avro propose alors d'installer dans le CF-100 la dernière version de leur système de conduite de tir, le MG-2 d'origine américaine, qui inclut aussi quelques possibilités de CME. La firme invite quelques officiers belges de haut rang à Cold Lake au Canada ainsi qu'à Eglin aux États-Unis entre novembre 1955 et mai 1956 pour assister aux tests d'armement. Les Belges quittent l'Amérique du Nord plutôt satisfaits de ce qu'ils ont vu. Le seul problème que les Canadiens rencontrent alors est d'obtenir l'autorisation d'exporter le MG-2, considéré comme matériel sensible par les Américains. Le MG-2 est si sensible que les Américains n'ont accordé une dérogation qu'aux seuls Canadiens et l'ont même refusé aux Britanniques. C'est grâce au responsable des ventes d'Avro, Joe Morley, qui se déplace personnellement à Washington, que cette interdiction peut être levée. Il n'y a désormais plus d'obstacle à ce que le contrat final puisse être signé. Celui-ci, financé à hauteur de 75% par les USA et le solde par le Canada, prévoit aussi l'envoi à Anvers de nombreuses pièces de rechange avant même que le CF-100 ne soit déployé sur le territoire belge. Le 7 octobre 1957, la RCAF radie officiellement 53 CF-100 Mk.5 de ses inventaires pour les mettre à la disposition de la FAéB, qui les immatricule de AX-1 à AX-53 [1].

Prise en main

Dans le même temps, l'entraînement des équipages belges commence à Cold Lake au sein de la N° 3 AW(F) OTU. L'entraînement consiste en un cours de 20 heures sur un B-25 doté d'un radar embarqué et sur simulateur, suivi de 20 heures de vol sur CF-100 Mk.3D et 50 heures sur CF-100 Mk.4A. Le cours se termine par une familiarisation sur CF-100 Mk.5 à Malton. Ce sont en revanche les Canadiens qui se chargent du convoyage, les Belges n'ayant pas l'expérience pour réaliser des vols transatlantiques. C'est sur la

[1] ex RCAF 18685 à 18738.

Préparation du AX20 de la 349e escadrille à la fin des années cinquante.
La Belgique sera le seul client étranger du CF-100.
(Via l'auteur)



Le CF-100 pouvait être équipé de lance-roquettes en bout d'aile, mais cet armement sera rarement monté. (Collection J. Pacco)

base canadienne de Marville en France qu'a lieu la prise en compte des CF-100 par les pilotes belges. Une cérémonie se déroule le 20 décembre 1957 sur la base de Beauvechain devant un parterre d'officiels belges pour remettre les quinze premiers CF-100 à la force aérienne belge. Trois autres lots vont suivre rapidement et les onze derniers CF-100 quittent le Canada le 25 juin 1958. Les trois escadrilles du *Wing* n° 1 sont tour à tour transformées, la première étant la 11e, suivi par la 349e en mars 1958 puis la 350e en mai. Leurs commandants respectifs sont les majors H. Cabolet (bientôt remplacé par le major P. Delers), d'Oultremont et B. Ongena. Les escadrilles sont déclarées opérationnelles, mais le *Wing* n°1 devra attendre octobre 1960 pour tirer ses premières roquettes lors d'un séjour à Solenzara; en fait, rares seront les pilotes à avoir pu tirer un panier entier de roquettes à cause de règlements différents de part et d'autre de l'Atlantique.

Les inévitables accidents

Malgré les conditions climatiques et un ciel européen plutôt encombré, les Belges ne connaîtront que peu d'accidents majeurs avec le CF-100. Néanmoins, le premier intervient le 30 juillet 1959 quand le AX-34 et le AX-41 entrent dans une simulation de combat aérien. Ils se retrouvent à basse altitude et pour une raison inexpliquée, le AX-34 se disloque en vol. L'équipage constitué du capitaine A. Merschaut et du sergent-major L. Thijs, s'éjecte, mais trop bas et aucun des deux hommes ne survit. Le 27 septembre 1960, c'est le commandant du *Wing* de Beauvechain, le lieutenant-colonel R. Remacle, qui est victime d'un accident alors qu'il se trouve en finale pour poser le AX-32. Les deux réacteurs s'arrêtent à cause d'une mauvaise sélection de réservoirs. Le pilote tente de poser l'avion droit devant lui, mais la roulette de nez ne supporte pas le choc et se rétracte brusquement. Par malchance, le retour brutal de la jambe de nez déclenche le siège éjectable de Remacle qui, ne s'étant pas préparé, est tué. Le navigateur, le major Hubin est indemne. Le *Wing* de Beauvechain est épargné au cours des deux années suivantes, mais le 26 juillet 1962, le AX-13 est perdu avec son équipage, constitué du lieutenant-colonel Y. Bodart et du capitaine R. Pollet, au large de Solenzara. Les causes exactes ne seront jamais connues, mais il se pourrait que les deux hommes aient été victimes d'hypoxie [2]. Un dernier CF-100 est perdu le 13 mars 1963 au cours d'un exercice à basse altitude, le AX-41 s'écrasant près de Douvres, tuant sur le coup le capitaine C. van Leuven et le sergent-major D. Pauwels. Mis à part ces quatre crashs, le *Wing* de Beauvechain va radier trois autres CF-100 (AX-6, 15, 30) suite à des atterrissages sur le ventre, sans pertes en vie humaine cependant. Un autre CF-100 a failli être perdu quand le capitaine J. Defays en mission de routine est victime d'hypoxie. L'avion entre en vrille peu inclinée et après une courte réflexion, le navigateur, le capitaine M. Viseur, décide de s'éjecter... mais le pilote reprend ses esprits à temps et revient à la base atterrir ! À cela il faut ajouter pendant la carrière du CF-100 en Belgique quarante incidents [3] et malgré cela, la FAéB connaît un taux d'accident particulièrement bas pour un avion de cette génération volant dans un environnement difficile.

Le CF-100 reste peu connu, voire discret au sein de l'OTAN, même au sein des officiers de haut rang. Ainsi, Jan Govaerts, alors pilote à Beauvechain se souvient d'une anecdote lors de la visite d'un officier de l'armée. On lui présente bien le CF-100, mais cet officier se montre très vite désintéressé. Le commandant de la base lui demande alors s'il y a un problème.

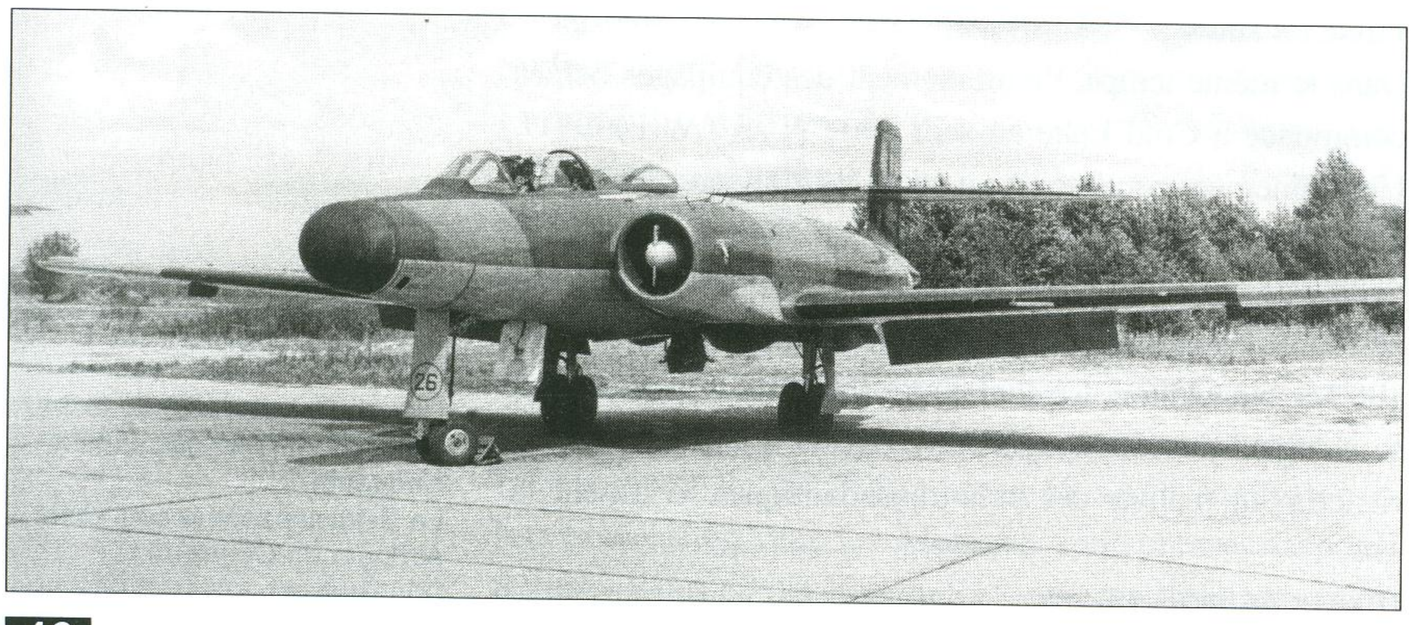
– Vous m'aviez promis de me montrer le nouvel avion de combat du *Wing* n°1. Sont-ils cachés quelque part ? répond l'officier.

– Mais Monsieur, tous les avions que vous voyez rouler, voler et décoller sont des CF-100 Canuck.

– Impossible ! lui rétorque l'officier. Vous vous foutez de moi. Ces avions sont sans aucun doute des vieux coucous. Je peux même voir leur hélice !

Il semble que cet officier ait bel et bien confondu les ailettes de dégivrage situées à l'entrée des prises d'air des réacteurs pour des hélices...

Un CF-100 de la 11e escadrille, première à recevoir cet appareil, mais aussi première à être dissoute. (Collection J. Pacco)



Fin de carrière

Les CF-100 belges seront peu déployés en dehors de l'Europe, mais il faut quand même signaler l'envoi de quatre CF-100 sur la base de Kamina dans le Congo belge en 1959 [4]. Si la raison officielle est de célébrer le 10e anniversaire de l'ouverture de la base, il existe cependant une raison plus officieuse, celle de montrer les couleurs et la détermination de la Belgique aux rebelles qui mettent alors en péril le futur de l'indépendance du Congo belge. Leur séjour sera court, du 6 au 13 juillet.

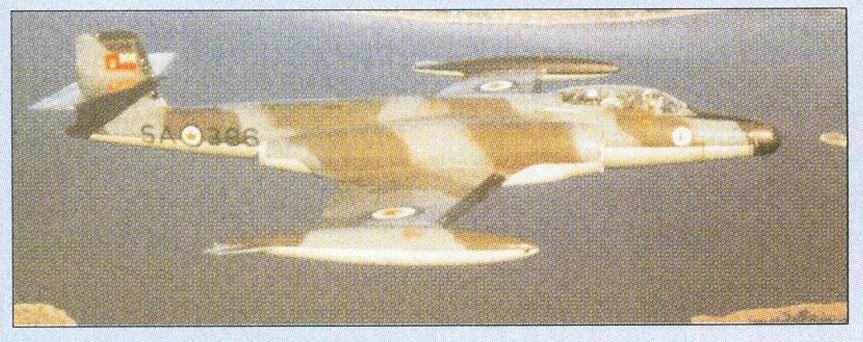
[2] Ou anoxie, diminution de la quantité d'oxygène distribuée dans les tissus par le sang.
[3] 19 Cat-1, 14 Cat-2, 4 Cat-3 et 3 Cat-4. La Cat-5 est la radiation totale de l'appareil.
[4] AX-1, 12, 23 et 44.

Avro Canada CF-100 Mk.5 (AX20)
349e escadrille, *Wing* n° 1
Beauvechain, 1960.

Avro Canada CF-100 Mk.5 (AX40)
350e escadrille, *Wing* n° 1
Beauvechain, 1960.

© P-A. Tilley - 2005

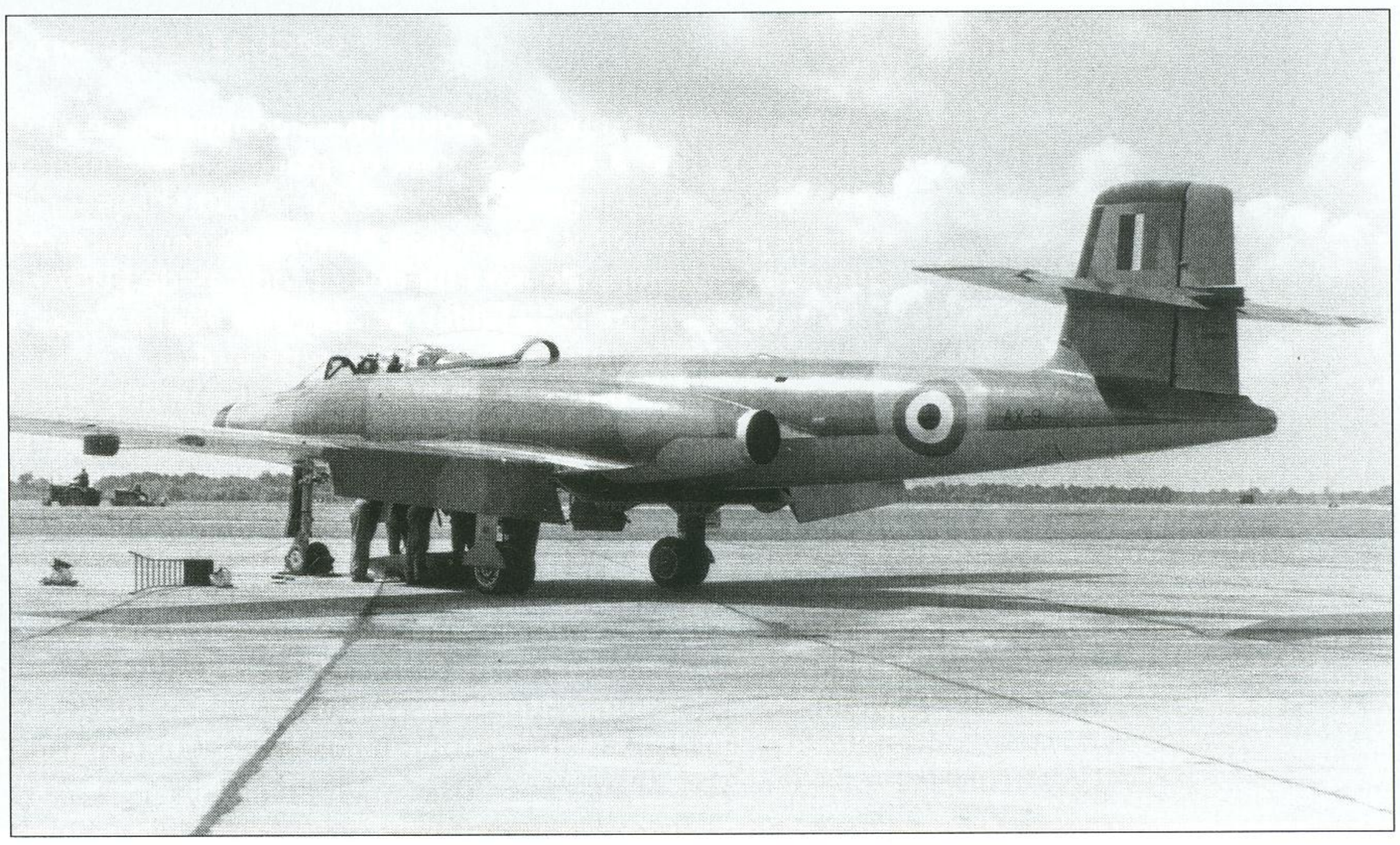
Avro Canada CF-100 Canuck



Le CF-100 Canuck est le premier avion de combat de conception entièrement canadienne. Il est étudié dès 1946 en tant que chasseur biplace tout-temps. Le premier des deux prototypes (s/n 18101 et 18102) vole en janvier 1950 et les essais se montrant prometteurs, le gouvernement canadien commande une pré-série de 5 CF-100 Mk.2, non armés, dont la plupart seront plus tard transformés en avions d'entraînement à double commande (18103-18107). La première version opérationnelle est le CF-100 Mk.3 qui est livré en plusieurs variantes entre septembre 1952 et août 1953 et qui dispose d'un réacteur plus puissant et d'un radar plus performant. Son armement consiste en une batterie de huit mitrailleuses de 12,7 mm située dans une barbette ventrale rétractable. Le CF-100 Mk.4 qui suit constitue une étape importante pour le Canuck, car il bénéficie d'une structure entièrement nouvelle, d'un fuselage allongé, de réacteurs plus puissants et d'un équipement radar plus complet. L'armement est aussi modifié par l'ajout de pods en bout d'aile capables de tirer trente roquettes chacun. Un autre pod de fuselage contenant 48 roquettes peut aussi être monté sous le Canuck. Après le premier vol du prototype en octobre 1952, les versions de série sont livrées à partir d'octobre 1953 (s/n 18183 à 18512). La dernière version produite est le CF-100 Mk.5; destinée à l'interception à haute altitude, elle se distingue par des ailes et d'un empennage à envergure agrandie. Une post-combustion pour les réacteurs est aussi disponible sur ce modèle. C'est la version la plus nombreuse avec 329 exemplaires qui sont livrés entre décembre 1955 et le printemps 1959 (s/n 18513 à 18792).
Au sein de la RCAF, il va équiper treize escadrons de chasse tout-temps entre avril 1953 et décembre 1962 au Canada comme en Europe avant d'être remplacé par le CF-101 Voodoo dans la plupart des unités. Cependant, un petit nombre va rester en service comme avions d'essai et surtout comme avions de contre-mesures électroniques jusqu'en 1981.

La carrière du CF-100 sera courte au sein de la FAéB, surtout après le choix du F-104 par le gouvernement belge comme avion de combat principal. La 350e escadrille est la première à être transformée sur F-104 en avril 1963, suivi de peu par la 349e escadrille qui se sépare de ses CF-100 en août. La 11e escadrille ne sera pas transformée, car elle a été dissoute en novembre 1960 et ses effectifs absorbés par la 349e. En fait, le CF-100 en tant que chasseur tout-temps est arrivé au bout de sa carrière, y compris au Canada où il est également retiré de la première ligne. Tous les CF-100 restants sont alors envoyés sur la base de Coxyde pour y être vendus à des ferrailleurs, faisant vite oublier leur passage au sein de la force aérienne belge.

(La carrière du CF-100 a été traité dans le livre de Larry Milberry, *The Avro CF-100*, Canav Books 1981.)



Le CF-100 est avant tout une plate-forme de tir et, avec l'arrivée des nouveaux chasseurs plus polyvalents, il est condamné dès la fin des années cinquante. (MAP)

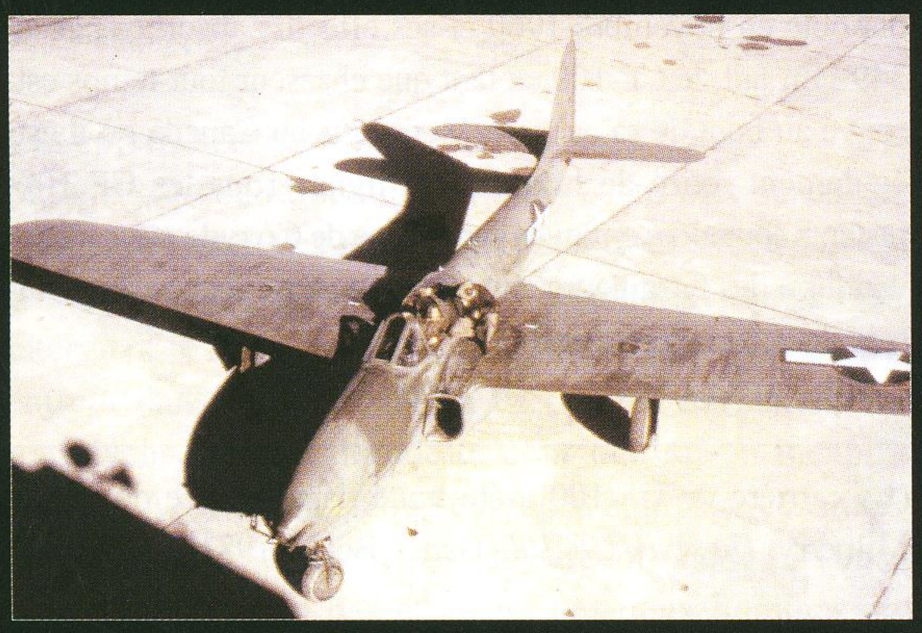
ET VOUS TROUVEZ ÇA DRÔLE ?

Le Bell et la bête

Les premiers essais du Bell XP-59A Airacomet se déroulèrent sur la base de Muroc, en Californie, qui englobe le lac salé de Rogers, idéal pour les atterrissages d'urgence (cette base est devenue depuis le Dryden Flight Research Center de la NASA). Le premier vol se déroula le 2 octobre 1942 et inutile de préciser les infinies précautions prises pour camoufler la véritable nature de l'appareil – en particulier, au sol, on fixait une fausse hélice à la pointe avant. À cette époque, peu de gens étaient familiers de la propulsion à réaction. L'inconvénient, c'est que Muroc AAF était très proche de la base d'Edwards où l'Air Force formait de jeunes pilotes sur P-38. Ceux-ci avaient pris la mauvaise habitude de « s'égarer» régulièrement dans l'espace aérien de Muroc, pourtant périmètre interdit, pour voir ce qui s'y passait. Jack Woolams, pilote d'essai de la maison Bell, commençait à se lasser de ces intrusions permanentes et décida d'y mettre fin à sa manière.

Un beau jour, alors qu'il effectuait un vol à basse altitude, il repéra l'un de ces P-38 qui avait pénétré dans la zone interdite. Aussitôt, il enleva son casque et enfila un masque de gorille. Il posa sur sa tête un chapeau haut-de-forme noir, qui était le signe de ralliement des employés de Bell à Muroc, et coinça un long cigare entre ses dents. Il laissa le P-38 venir à sa hauteur et salua le pilote éberlué en ôtant son chapeau. Celui-ci ne demanda pas son reste et dégagea aussi vite qu'il le put.

Il n'y eut aucune suite officielle à cet incident, mais Jack Woolams et tout le personnel de Bell pleurèrent de rire en imaginant la tête de ses copains quand le jeune pilote allait leur raconter qu'il avait vu un avion sans hélice piloté par un gorille en chapeau haut-de-forme fumant le cigare !



J'habite chez Göring

La vie aventureuse du comte Carl-Gustav von Rosen n'a rien eu à envier à celle d'Indiana Jones. Originaires de Bohême, ses ancêtres avaient participé aux Croisades avant de prendre souche en Suède. Son père, explorateur et ethnologue réputé, avait offert en 1918 son premier avion militaire et même sa cocarde (le fameux svastika bleu) à la Finlande. Il avait même présenté sa belle-sœur, Karin von Kantzow, à un jeune aviateur allemand, as de la guerre de 14-18, un certain Hermann Göring.

Carl-Gustav se passionna pour les causes perdues. Il leva des fonds pour soutenir la résistance éthiopienne contre l'envahisseur italien, il offrit trois avions aux Finlandais pendant la Guerre d'Hiver, participant même à une mission de bombardement à bord d'un DC-2 bricolé.

Après la cessation des hostilités entre la Finlande et l'URSS, Carl-Gustav s'arrêta un moment chez Göring. Malgré la mort de Karin, le chef de la Luftwaffe avait conservé des liens étroits avec la famille Rosen et il accueillit Carl-Gustav à bras ouverts. Le jeune comte informa Göring de son intention de se rendre aux Pays-Bas. Sans lui donner de raisons, ce dernier tenta de l'en dissuader. Carl-Gustav passa outre le conseil et arriva à Amsterdam le 9 mai 1940. Le lendemain matin, il s'éveilla sous les bombes et une pluie de parachutistes. Il se précipita à l'aérodrome de Schipol, enjeu d'une féroce bataille entre les troupes allemandes et hollandaises, et parvint à faire décoller sous les balles un DC-3 de la KLM. L'avion se posa à Gatwick. Les autorités britanniques soumirent Carl-Gustav à l'interrogatoire de rigueur.

- Vous êtes Hollandais, demanda un officier britannique ?
- Non, Suédois.
- Quand êtes-vous arrivé en Hollande ?
- Il y a quatre jours.
- Et d'où veniez-vous ?
- De Berlin.

Il y eut un blanc et l'officier poursuivit :

- Et où résidiez-vous à Berlin ?
- Chez Göring.

Là, il y eut un autre blanc, un peu plus long, et le visage de l'officier britannique changea de couleur. La conversation tourna court. L'officier se leva et donna l'ordre de jeter Carl-Gustav en prison. Les choses finirent par s'arranger et Carl-Gustav von Rosen fut mis dans un avion à destination de la Suède.

Cachez ces croix que je ne saurais voir

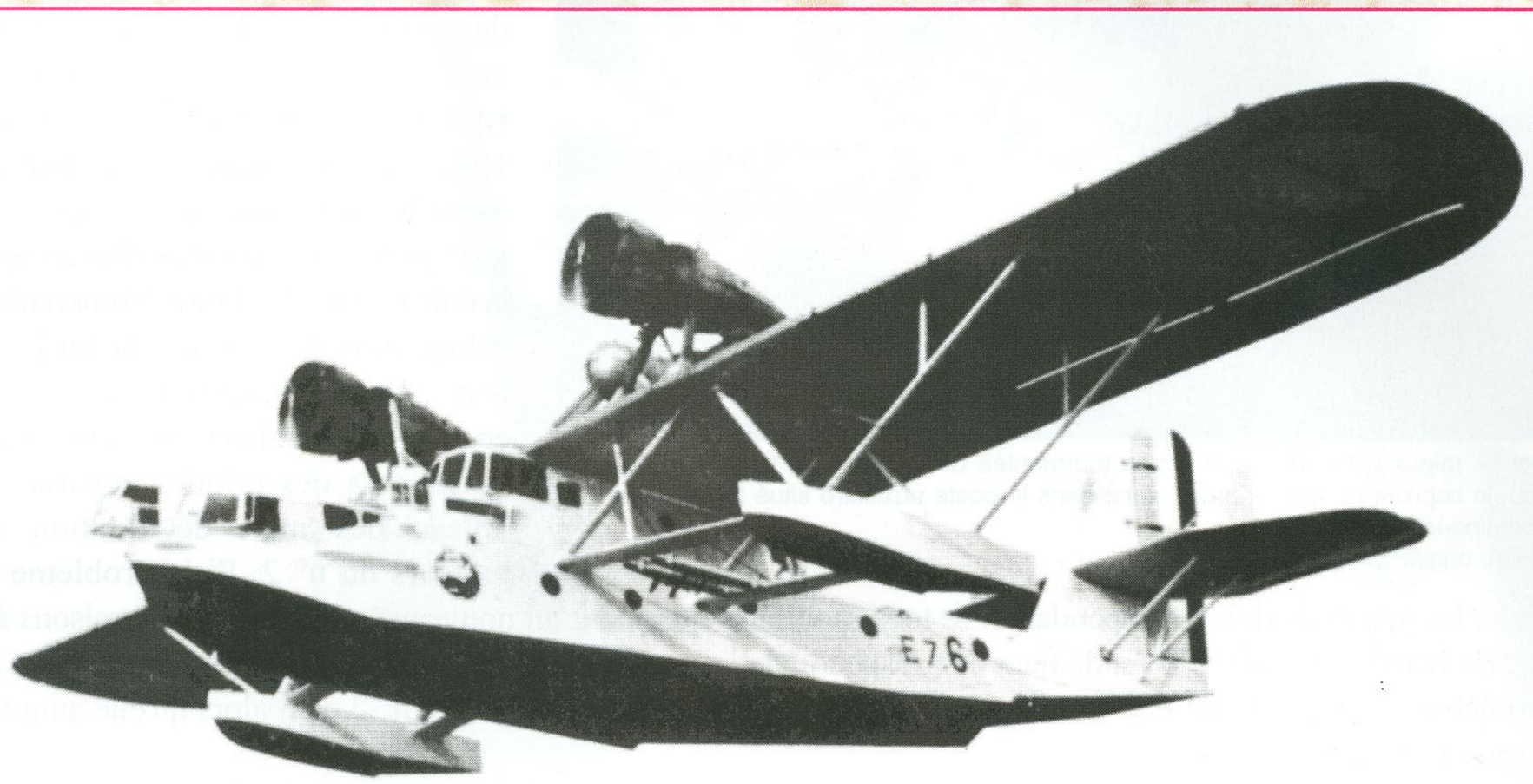
Le blocus de Berlin par les Soviétiques commence le 24 juin 1948, marquant ainsi le véritable début de la Guerre froide. Tandis que le pont aérien se met en place, sous le prétexte d'un exercice baptisé « Fox Able One », l'Air Force décide d'envoyer en Allemagne un groupe équipé du chasseur le plus moderne, le F-80B. C'est la première fois que des chasseurs à réaction vont traverser l'Atlantique par leurs propres moyens. Le choix se porte sur le célèbre 56th *Fighter Wing*, alors commandé par l'un des grands as de l'USAF, le *Colonel* David Schilling, titulaire de 23 victoires aériennes. Partant de Selfridge le 12 juillet, seize F-80B vont parcourir plus de 7 500 km en sept étapes avant de se poser, sans incident, à Fürstenfeldbrück treize jours plus tard.

Ils sont attendus par un aréopage de personnalités américaines et allemandes, parmi lesquelles le maire de la ville et plusieurs représentants du gouvernement allemand. Le premier à se poser est, rang oblige, Dave Schilling. Il immobilise son F-80B devant les officiels et les photographes de presse. Il ouvre sa verrière, enlève son casque et descend de son avion. Et là, stupeur ! un officiel allemand remarque que son Shooting Star est décoré de 23 petites croix noires. Et il n'est pas le seul. Les autres qui le rejoignent affichent fièrement le palmarès du pilote établi trois ou quatre ans auparavant. Murmures dans l'assistance. Certes, on se félicite de voir arriver les aviateurs américains, mais quand même...

Quarante-huit heures plus tard, l'ambassadeur de RFA aux États-Unis remet une note de protestation officielle au gouvernement américain. Le Pentagone donne l'ordre d'effacer les croix noires tant que l'unité stationnera sur le sol allemand. Non sans réticence, Schilling et ses pilotes s'exécuteront. Le 21 août, quand le 56th FW sera revenu à Selfridge, les croix noires feront de nouveau leur apparition.

LE LOIRE 70

Philippe Listemann



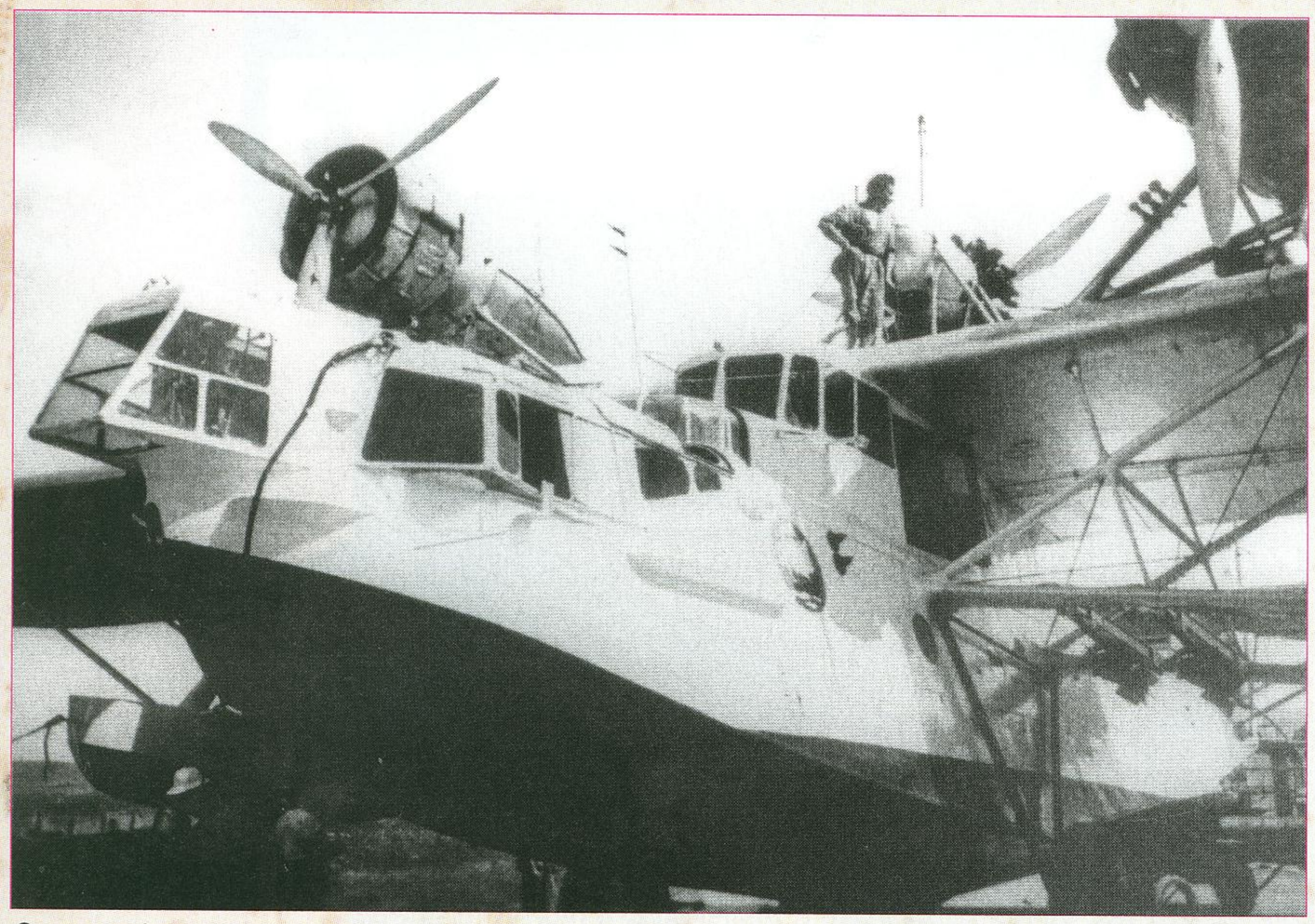
Non seulement les raisons exactes pour lesquelles le Loire 70 a été honoré d'une commande de série sont obscures, mais l'avion en lui-même était un véritable cauchemar pour ses équipages. Moyennement stable, pas assez puissant, il vibrait en vol et les mâts supportant les moteurs avaient la mauvaise manie de se fissurer, de sorte qu'un membre d'équipage était chargé de les surveiller pendant les vols ! (Collection J. Mutin)

À LA FIN DES années vingt, l'Aéronautique navale cherche à renouveler son parc aérien et met en concurrence les constructeurs pour la fabrication d'un hydravion d'exploration, c'est-à-dire de reconnaissance maritime. Après quelques tergiversations, le cahier des charges est officialisé en 1933. Mais le travail a en fait commencé bien avant, car les constructeurs ont été autorisés à présenter des ébauches de leur projet. Pour la Société des Ateliers & Chantiers de la Loire, c'est le Loire 70. Il entre alors en compétition avec le Breguet 521 et le Latécoère 580.

Le Loire 70 est un avion particulier à plus d'un titre : premier hydravion monoplan à coque de la Marine, il est mû par trois moteurs, deux tractifs et un propulsif, les trois montés en nacelle au-dessus de la partie centrale de l'aile. Pour en améliorer le refroidissement,e moteur propulsif placé au milieu et en arrière des deux autres est dépourvu de capotage. De plus, le Loire 70 dispose d'un second poste de pilotage dans le but de faciliter les manœuvres sur l'eau... initiative certes louable, mais qui rend la machine plus compliquée que nécessaire. Personne n'en avait jamais rêvé, Loire l'a fait ! En tout état de cause, c'est un hydravion unique en son genre.

Le prototype effectue son premier vol à Saint-Nazaire le 28 décembre 1933. Les essais se déroulent tout au long de l'année 1934 et deux défauts majeurs apparaissent : manque de stabilité verticale et manque de puissance des moteurs. Le prototype repart en atelier en janvier 1935 pour y subir les modifications nécessaires et ne ressort qu'en mai, mais celles-ci n'apportent que peu d'améliorations. L'avant de l'appareil est entièrement redessiné, le mitrailleur avant passant d'un poste ouvert dans la pointe avant à une tourelle fermée sous le poste de pilotage. On en profite pour remplacer les moteurs Gnôme-Rhône 9Kbr de 500 cv par des 9Kfr de 740 cv et augmenter la capacité en carburant. Les essais vont se poursuivre entre 1935 et 1936, sans qu'ils n'aboutissent à éradiquer tous les problèmes.

Le 16 septembre 1935, par le marché 892/5, le ministère de l'Air (point de passage obligé des commandes de l'Aéronautique navale) commande sept exemplaires de série, dont le dernier est à livrer pour novembre 1936 . Il faut signaler que dans le même temps, le Breguet Bizerte a été aussi commandé à quatorze exemplaires au moment de la validation du contrat du Loire 70. Encore une fois, on peut s'interroger sur la pertinence de cette commande qui va rester unique. Si le nombre d'avions est juste suffisant pour armer une escadrille, la E7 en l'occurrence, les utilisateurs ne peuvent qu'aller au-devant de graves problèmes logistiques en matière de pièces de



Ce gros plan permet de mieux distinguer la structure tourmentée de la proue du Loire 70. Pour les manœuvres sur l'eau, le copilote pouvait prendre place dans le poste auxiliaire situé tout à l'avant et équipé de doubles commandes.
(Collection L. Morareau, origine Drogou)

rechange, dont le prix de revient est inversement proportionnel au nombre d'avions commandés.
Alors que la livraison de l'appareil tête de série n'a pas encore été effectuée, les nationalisations passent par là et le contrat est repris par la SNCASO qui obtient des autorités le report de la livraison du dernier exemplaire à décembre 1937. Le Loire n° 2, peu différent de la version finale du prototype, fait son premier vol le 24 mars 1937. Il est convoyé à Bizerte-Karouba en Tunisie où la E7 est basée le 1er juin 1937, soit près d'un an après la date prévue. Le Loire 70 connaît des débuts difficiles, car dès la fin juillet, le n° 2 de la E7 ainsi que les n° 3 et 4 en cours de livraison, sont interdits de vol suite à des criques apparues au niveau des mâts de fixation des moteurs du n° 2. Si le problème est réglé, les appareils doivent cependant être tous modifiés, entraînant un nouveau retard dans les livraisons à la E7. En octobre, le Loire 70 est de nouveau suspendu de vol, cette fois à cause du bâti-moteur central. Tous ces problèmes font qu'à la fin de 1937, la E7 ne dispose que de deux Loire 70, les n° 2 et 5, alors qu'elle aurait dû disposer des sept exemplaires.
Au début de 1938, les livraisons s'accélèrent et la E7 peut enfin percevoir ses autres machines. La dernière de série, le n° 8, a fait son premier vol le 28 mars, soit près de trois mois après la date prévue. Il est le dernier livré à la E7 le 15 juin. À cette date, la E7 dispose de 7 Loire 70, qui reçoivent nous un nom de baptême qui restera officieux pendant toute leur carrière. Le prototype est quant à lui toujours à Saint-Nazaire pour être transformé aux standards opérationnels et deviendra le n° 1 [1].

---

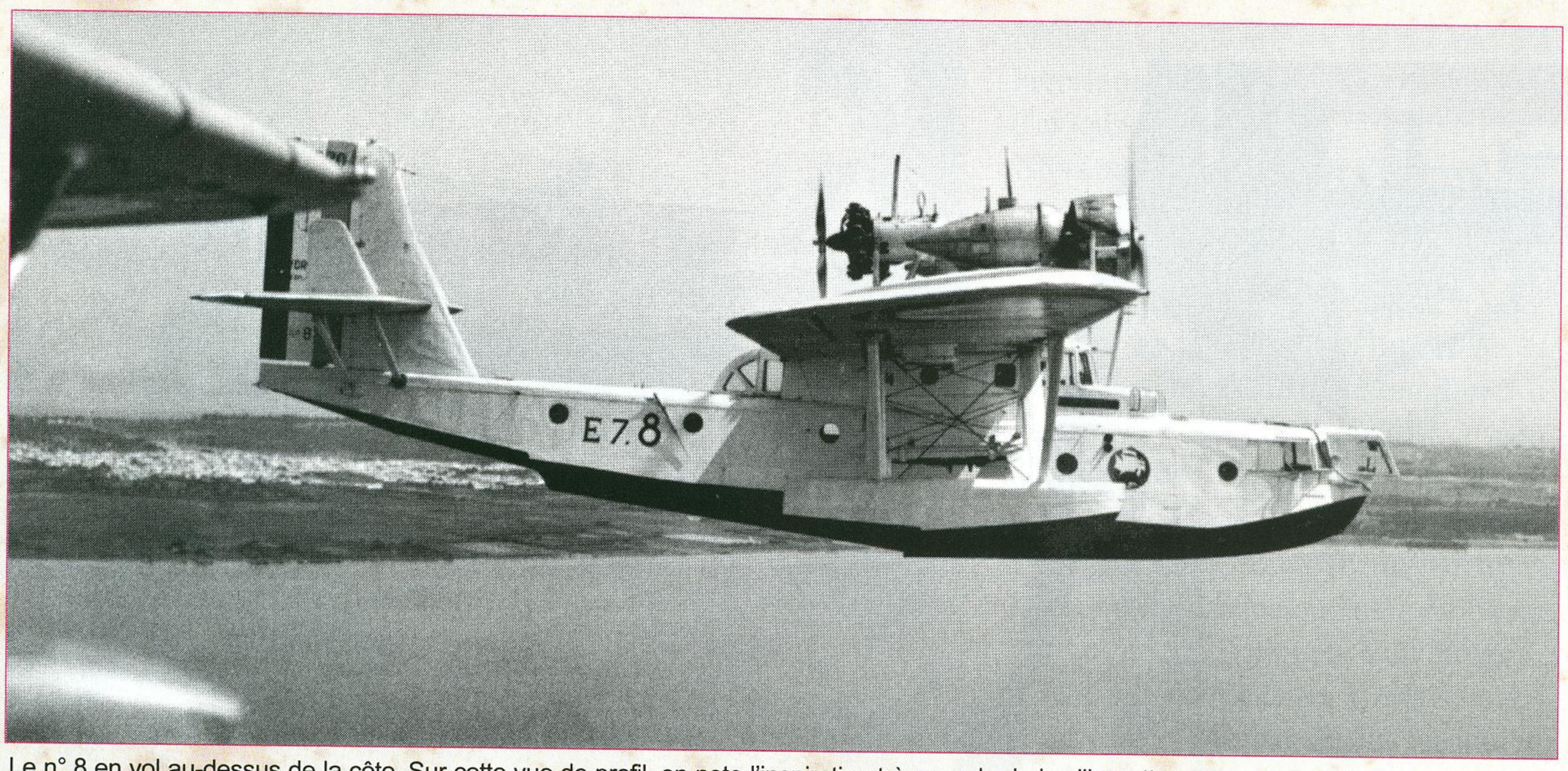
[1] N° 2 : L'AVENTUREUX, n°3 : L'ARDENT, n° 4 : L'ACTIF, n° 5 : L'ALTIER, n° 6 : L'ALERTE, n° 7 : L'AGILE, n° 8 : L'AMBITIEUX. Le n° 1, ex-prototype, deviendra L'AVENANT.

L'ARDENT survole l'arrière-pays tunisien vers 1938. Les Loire 70 avaient d'abord été numérotés dans l'ordre séquentiel de leur arrivée au sein de l'escadrille E7. Une fois la dotation complète le commandant d'escadrille les fit renuméroter de sorte que leur code tactique coïncide avec le numéro de série.
(Collection J. Mutin)

Loire 70 n° 2
Escadrille E7
Bizerte-Karouba, fin 1938.

Loire 70 n° 8
Escadrille E7
Bizerte-Karouba, mai 1940.

© P-A. Tilley - 2005



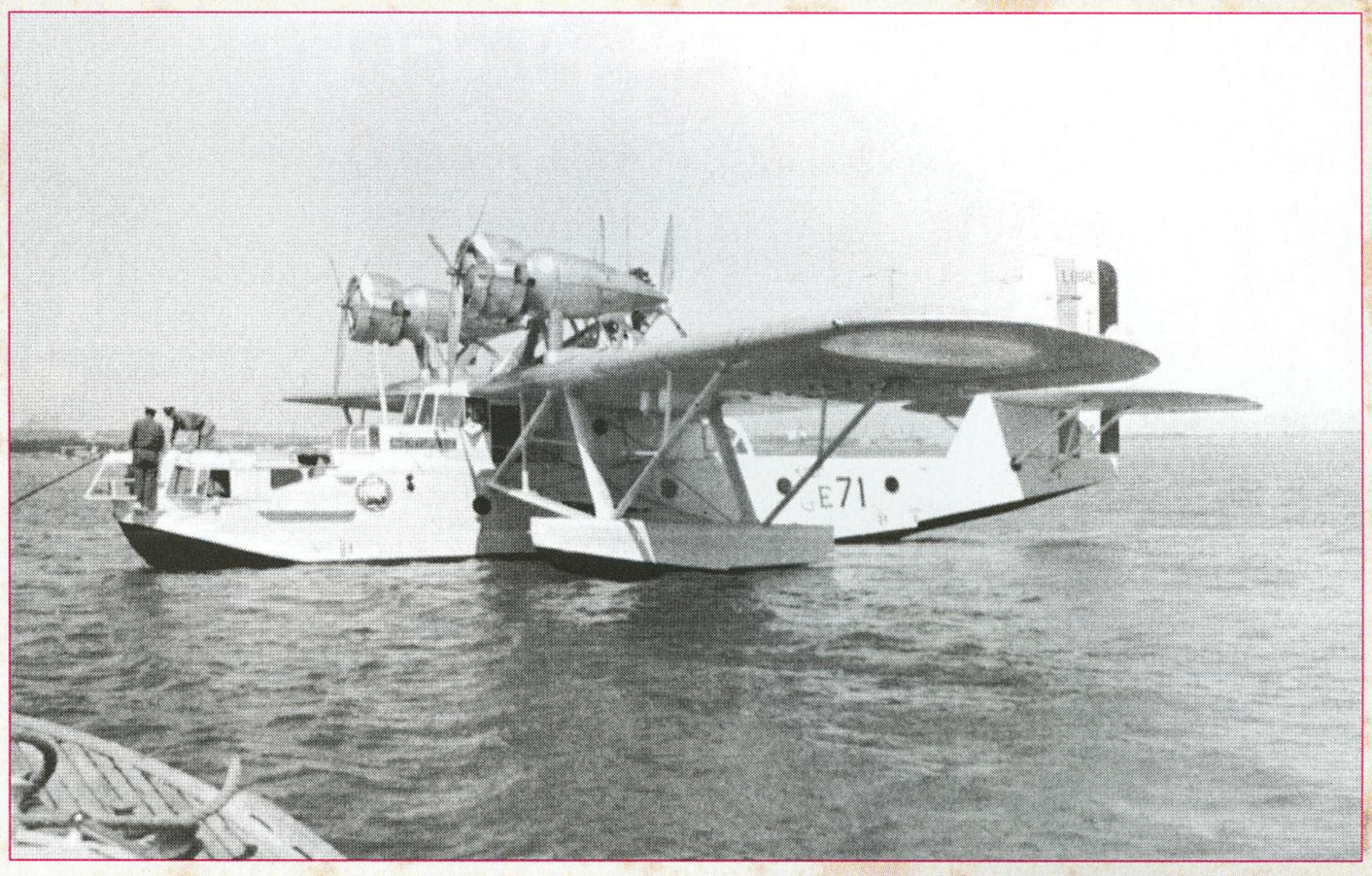
Le n° 8 en vol au-dessus de la côte. Sur cette vue de profil, on note l'inspiration très navale de la silhouette, avec ses trois ponts, son poste de pilotage en forme de passerelle de navire et ses hublots ronds.
Détail que ne pourra sans doute pas remarquer le lecteur, sur le gouvernail figure l'inscription HYDRAVION D'EXPLORATION; était-ce au cas où l'équipage aurait eu un trou de mémoire ?
(Collection J. Mutin)

Après plus de deux ans de retard, et à un an de la guerre, qui après Münich devient inéluctable, la E7 est enfin entièrement opérationnelle sur Loire 70 et à effectif complet... pour peu de temps malheureusement, car le 22 septembre 1938, le n° 7 est victime d'un léger accident qui le rendra cependant indisponible pendant près d'un an. Cet incident est suivi par l'accident du n° 6 le 16 mai 1939. Au retour d'un exercice de nuit, le pilote mésestime son altitude et l'hydravion heurte violemment l'eau. Des neuf hommes d'équipage, six périssent dont le nouveau commandant de la E7, le lieutenant de vaisseau Flamant, et son adjoint. Il est remplacé par le lieutenant de vaisseau Lacoste. L'escadrille se voit encore amputée d'un autre appareil à six semaines de la déclaration de guerre, quand le n° 5 s'échoue sur un îlot du lac de Bizerte le 12 juillet. Si aucune perte en vie humaine n'est à déplorer, l'hydravion est bon pour la casse et ne revolera plus; sa radiation est confirmée en date du 25 janvier 1940.

En septembre 1939, la guerre est déclarée et les patrouilles armées commencent pour le Loire 70 dès le 4 du mois avec le E7-2 placé sous les ordres de l'enseigne de vaisseau Aragnol. Pour ces patrouilles, outre l'armement

Le n° 4 en 1940 (on note la cocarde de fuselage). Il est l'un des deux survivants du « massacre » du 12 juin. Compte-tenu des qualités incertaines de la machine, c'est presque un service que les Italiens ont rendu à l'escadrille E7.
Les sources sont contradictoires quant au nombre et à la répartition de l'armement défensif, l'installation la plus probable étant une mitrailleuse dans chaque tourelle et une dans le poste de tir ventral au niveau du redan. Les mitrailleuses de sabord n'ont probablement jamais été montées.
(Collection J. Mutin)

de bord, les appareils sont armés de quatre bombes de 75 kg. Cependant, l'Italie ayant déclaré sa non-belligérance dans un premier temps, la Méditerranée ne devient pas un théâtre d'opérations majeur et la zone reste donc très calme. Jusqu'en juin, les Loire 70 sont appelés à réaliser de longues patrouilles et des escortes de convois, leur zone d'opération se situant entre Bougie et le cap Bon au sud, et la côte occidentale de la Sardaigne jusqu'à la pointe Caprara au nord.



Le prototype, après avoir été remis aux standards de la série, est affecté à l'escadrille E7 où il reçoit le code E7-1.
(Collection L. Morareau, source Bruyère)

Toutefois, tout au long de l'automne, le Loire 70 est victime de pannes multiples et variées qui réduisent considérablement le taux de disponibilité au point qu'en novembre, la moitié de l'activité opérationnelle est assurée par un seul appareil, L'AGILE. C'est cet avion commandé par l'enseigne de vaisseau Caubet qui sera le seul Loire 70 à faire usage de ses armes pendant la « Drôle de Guerre ». Le 22 novembre 1939, un cargo grec tardant à s'identifier, l'hydravion tire une rafale à l'avant du navire pour lui en intimer l'ordre.

Au premier janvier 1940, le taux de disponibilité remonte à quatre appareils opérationnels, les n° 3, 4, 7, et 8, mais les problèmes de bâtis-moteurs continuent à perturber l'activité de la E7 au point que pendant trois jours en avril, elle ne peut aligner qu'une seule machine pour les missions en mer. La fiabilité des moteurs est aussi en cause, car les arrêts d'un moteur en vol sont fréquents, certaines pannes obligeant même le commandant de bord à interrompre la mission. Ces pannes à répétition n'ont eu aucune conséquence, car le Loire 70 opère alors dans une zone très calme.

Cependant les choses changent le 10 juin quand l'Italie entre en guerre contre les Alliés. L'Italie, pays méditerranéen par excellence et doté d'une marine puissante et d'une aviation respectable, devient une menace réelle et la donne change radicalement. Toutefois, le Loire 70 n'aura pas l'occasion de chasser la flotte italienne, car le 12 juin, une vingtaine de S.79 venus de Sardaigne attaquent des objectifs militaires autour de Bizerte et de Karouba. Le résultat est catastrophique pour la E7. Le n° 1 est entièrement détruit, les n° 2, 7 et 8 sont fortement endommagés et jugés irréparables et le n° 4 est légèrement endommagé. Il ne reste d'intact que le n° 3.

La guerre du Loire 70 lui aura permis d'effectuer 76 sorties représentant moins de 230 heures de patrouille (sur 435 heures de vol). En résumé, la E7 n'a réalisé qu'une patrouille tous les trois jours et demi, ce qui est somme toute fort peu et bien loin de ce que l'on est en droit d'attendre d'une unité de reconnaissance maritime. Le 17 juillet, les avions endommagés sont radiés des listes et le 27 juillet, l'enseigne de vaisseau Vauchez effectue un dernier vol à bord du n°3. Le 1er aout 1940, la E7 est dissoute. Le n°3 est d'abord stocké avant de partir à la ferraille avec le n° 4, mettant ainsi un terme à la carrière peu brillante du Loire 70.

Quant à l'escadrille E7, après avoir été rééquipée avec des LeO H-257bis cédés par l'armée de l'Air, elle est dissoute en date du 1er août 1940.

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Type : hydravion à coque d'exploration maritime (8 membres d'équipage)

Moteurs : trois Gnôme-Rhône 9Kfr de neuf cylindres en étoile refroidis par air, développant 740 cv

Dimensions : envergure : 30,00 m; longueur : 19,50 m; hauteur : 7,10 m.

Poids : à vide : 6 500 kg; en charge : 11 500 kg.

Performances : vitesse maximale, 235 km/h au niveau de la mer, vitesse de croisière économique : 165 km/h au niveau de la mer; plafond pratique : 4 000 m; distance franchissable : 3 000 km.

Armement : offensif : quatre bombes de 150 kg; défensif : une ou deux mitrailleuses Darne de 7,5 mm sur affût simple ou jumelé dans la tourelle avant et arrière et en poste de tir ventral – envisagé, mais probablement jamais réalisé, une mitrailleuse dans chaque sabord.

DU LYSANDER AU MUSTANG

LE N° 309 SQUADRON

La particularité de cette unité polonaise au sein de la RAF, c'est qu'elle attendra quatre ans pour en découdre avec l'ennemi. En attendant, elle effectuera quelques missions de reconnaissance sur Mustang Mk. I après s'être longuement entraînée sur Lysander.

Philippe Listemann

Les Polonais de la RAF ont de ceci de particulier qu'ils ont bénéficié d'un crédit presque sans borne auprès des autorités britanniques.

Création d'un dixième escadron polonais

Après la formation du N° 307 *Squadron*, seul escadron de chasse de nuit étranger dans la RAF [1], les Polonais mettent sur pied un escadron de coopération avec l'armée, le N° 309 *Squadron*. C'est le dernier escadron de la première vague à être formé. Autorisé le 27 septembre 1940, il est officiellement créé le 7 octobre à Renfrew près de Glasgow. Il dépend alors du 22 *Group*. Les Polonais disposent alors de dix escadrons opérationnels ou en phase finale d'entraînement, soit quatre de bombardement, quatre de chasse, un de chasse de nuit et un de coopération. Bref, à eux seuls, les Polonais constituent une véritable petite force aérienne d'un appoint non négligeable pour les Britanniques qui se sont retrouvés seuls face à l'Allemagne au cours de l'été. D'ailleurs, au contraire des autres unités de la RAF constituées de personnel étranger, les escadrons polonais sont un peu en marge et forment en tout état de cause une entité bien à part. En effet depuis la signature d'un accord entre les Britanniques et les Polonais le 5 août 1940, ces derniers bénéficient d'un statut particulier. Les unités aériennes polonaises font partie intégrante des forces armées polonaises et les aviateurs ne jurent allégeance qu'à la Pologne. Les Polonais seront les seuls étrangers à porter à la fois les grades de la RAF et ceux de l'aviation polonaise sur les pattes de collet des uniformes de la RAF et pour les insignes de tradition, les Polonais recevront l'autorisation de créer leur propres insignes sans utiliser la sacro-sainte couronne britannique. De plus et ce, dès juillet 1940, le drapeau polonais sera autorisé à flotter à côté de l'Union Jack sur chaque base de rattachement d'un escadron polonais. Quand on connaît la rigidité des us et coutumes britanniques, ces privilèges sont très significatifs. En contrepartie, les Polonais se mettent sous le commandement britannique et dépendent d'eux pour tout ce qui concerne l'organisation, l'entraînement et la discipline.

Tout comme pour les autres escadrons polonais, c'est un officier britannique qui en prend la tête au début, en l'occurrence le *Wing Commander* N.W.F. Mason, qui

Le 309 est l'une des dernières unités à prendre en compte des Lysander. Suite à la désastreuse expérience de la campagne de France, la RAF a déjà condamné ce type. (Collection A. Thomas)

[1] Voir AJ-36 pour les débuts des Polonais sur Defiant.

commande aussi la base par la même occasion. L'effectif théorique du N° 309 Squadron est établi à 12 Lysander, un Proctor et deux Tiger Moth, auxquels le code AR est assigné. Les Polonais le baptisent « Ziemi Czerwienskiej » du nom d'une région située à l'est de Varsovie entre les rivières Bug et Wieprz.

Même si le 309 reste l'arme au pied, les équipages volent autant qu'ils le peuvent pour tromper cette pesante inactivité.
(Collection P. Skulski)

Le 309 n'est pas une priorité

Alors que la bataille d'Angleterre s'achève et les menaces d'invasions se font plus lointaines, le 309 ne reçoit pas la priorité lors de sa constitution, le commandant polonais de l'escadron, le *Wing Commander* Z. Pistl, n'arrivant que le 20 novembre. Il est en de même pour le reste du personnel muté au compte-gouttes. En ce qui concerne la matériel, il arrive plus vite et tout est pris en compte en date du 23 novembre. Il est rattaché dans le même temps au 1er Corps polonais et dépend de lui pour ses déploiements opérationnels.

Si la transformation sur Lysander, un avion facile à piloter, ne leur pose pas de problèmes, les Polonais se heurtent à deux barrières : d'une part la langue, la très grande majorité des Polonais de la RAF ne parlant pas l'anglais, et d'autre part l'emploi tactique de l'unité. Ces équipages ont été formés pour beaucoup dans les écoles polonaises, très inspirées des doctrines françaises où on leur a enseigné la guerre de renseignement au profit de l'armée de manière très différente, c'est-à-dire sous la dépendance totale de l'armée. Pour la RAF, la coopération avec l'armée est avant tout une collaboration menée dans un esprit de pure indépendance, chaque unité étant capable de mener sa propre guerre en dehors de son corps de rattachement. Pour les Polonais, c'est donc un changement de philosophie et pas des moindres.

Cependant, les Polonais arrivent au moment où l'aviation de coopération est en pleine restructuration à la suite des expériences de la désastreuse campagne de France. Au cours de l'été, la RAF a attaché une plus grande priorité à la chasse et même au bombardement, et ce n'est qu'au cours de l'hiver 1940 que les nouvelles structures pour cette arme se mettent en place. Cela commence par la création de l'*Army Co-operation Command* le 1er décembre, ce qui entraîne le transfert des Polonais au 71 *Group*. Le plus grave est que le cursus d'entraînement est en cours de révision et, par conséquent, les instructeurs anglais n'ont pas grand grand-chose à enseigner. En attendant, les Polonais volent autant que le temps leur permet et perfectionnent leur connaissance de la langue de Shakespeare.

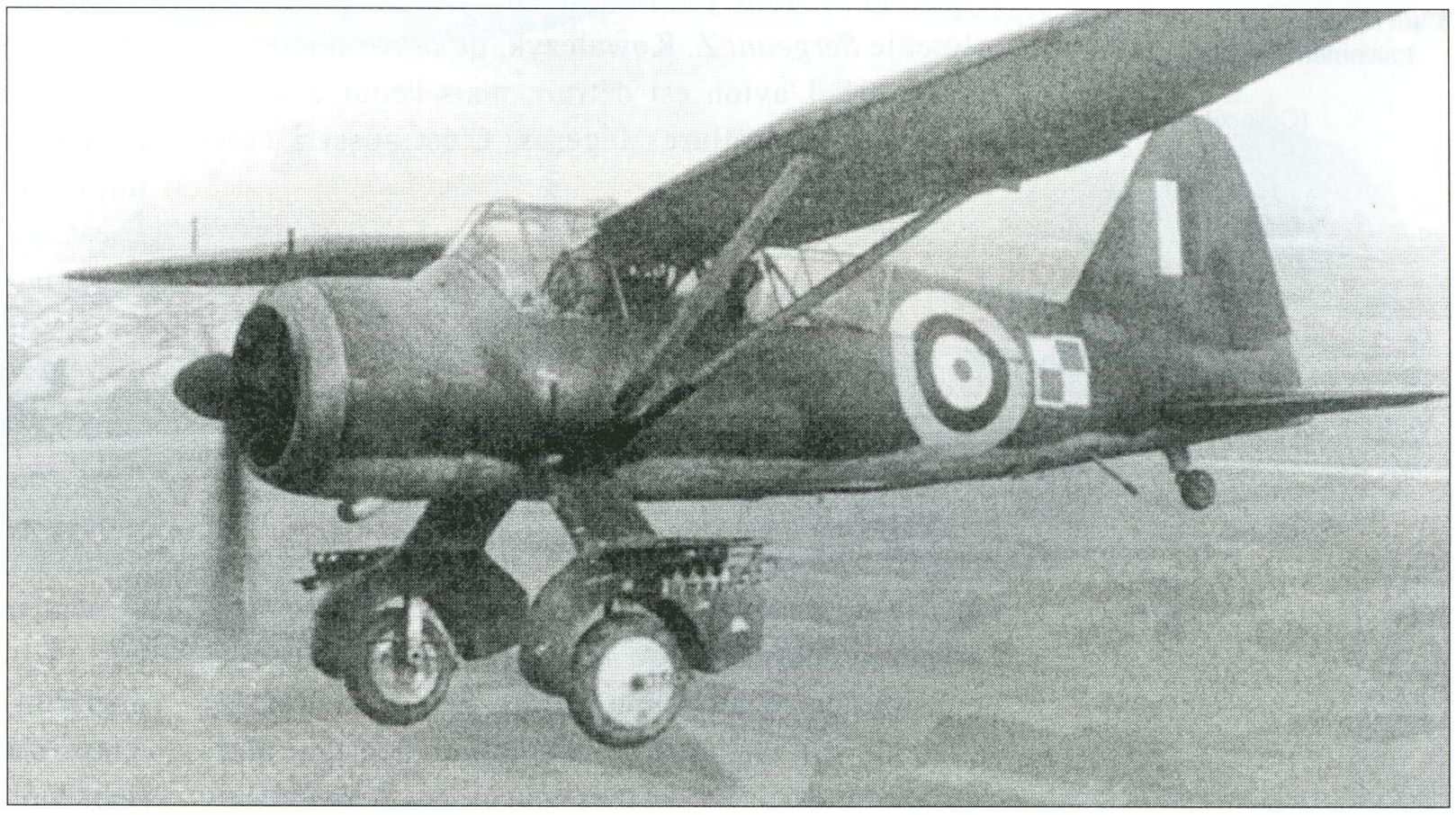
Les choses se mettent en place petit à petit et à la fin de février 1941, les exercices avec le 1er Corps polonais commencent avec les premiers réglages d'artillerie. Au début du mois, les Polonais perdent un premier Lysander dans un accident, le R9134 piloté par le *Pilot Officer* Sijwalski qui est légèrement blessé dans l'accident. Cependant, l'escadron n'est toujours pas au complet et ne compte que 75% de son effectif théorique au 1er mars 1941. Si le N° 309 *Squadron* n'est pas en guerre, il n'en subit pas moins ses conséquence et trois aviateurs sont tués lors de raids de la Luftwaffe sur Glasgow.

Les Polonais se heurtent à deux barrières : la langue et des méthodes différentes de celles qu'ils avaient empruntées aux Français.

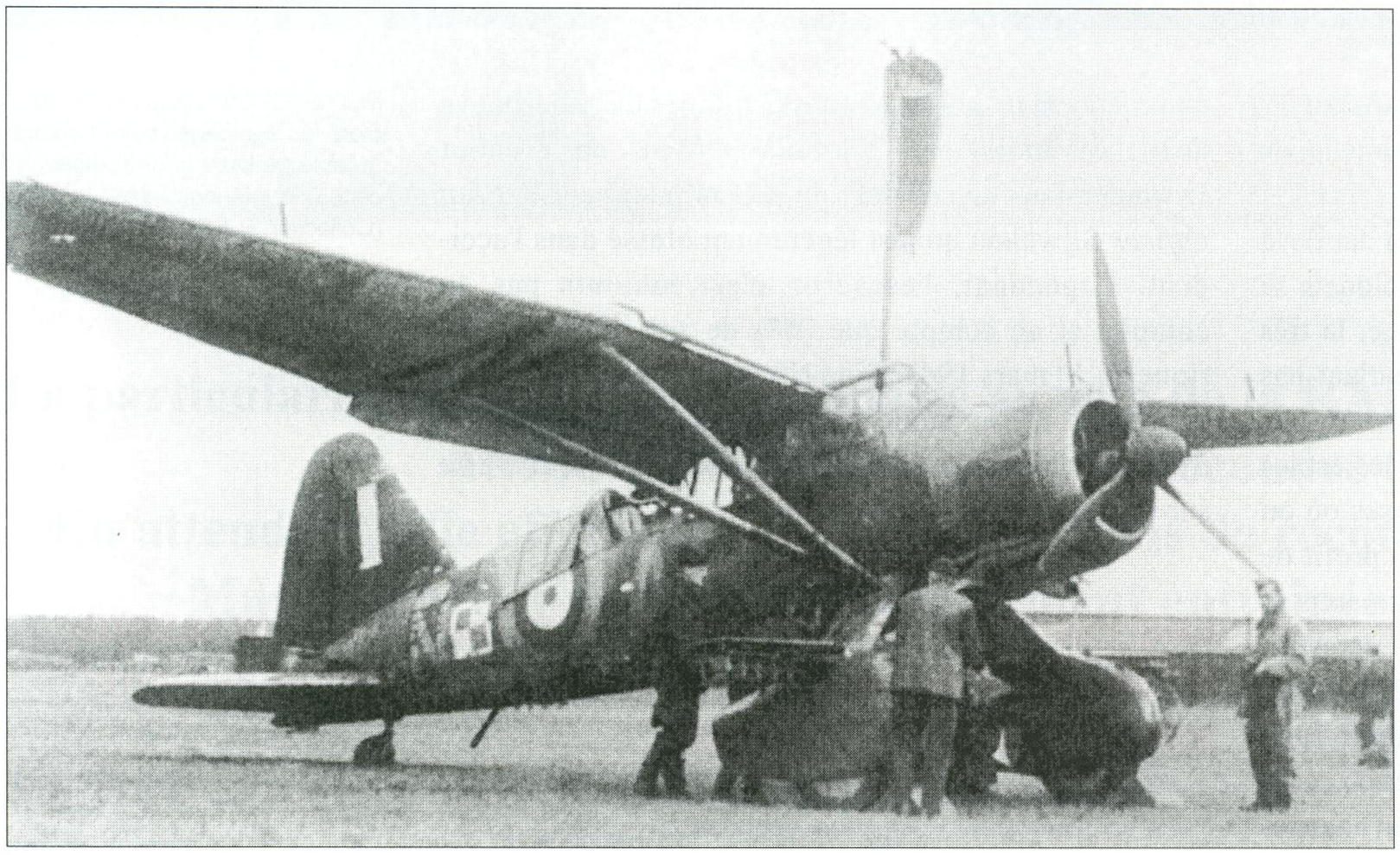
Formation d'un troisième *Flight*

L'entraînement continue et l'escadron déménage à la mi-mai à Dunino, en même qu'il prend en compte des Lysander IIIA. Juste avant le 4 mai, un autre Lysander, le T1739 est perdu au cours d'un vol de

Au début, les Lysander du 309 ne portent que le damier polonais; le code « AR » sera peint ultérieurement.
(Collection P. Skulski)



Du Lysander au Mustang



Maintenance du V9401 (en haut) et préparation du V9576 (ci-dessus) pour un vol d'entraînement. On constate avec curiosité que la lettre individuelle est répétée sur l'intrados droit, une pratique totalement inhabituelle dans la RAF.
(Collection P. Skulski)

Pour avoir entrepris une mission sur Stavanger, Lewkowicz est mis aux arrêts pour vol non autorisé puis félicité pour avoir prouvé les capacités du Mustang.

routine. Le pilote, le *Pilot Officer* T. Szymankiewicz, s'en sort indemne. Jusqu'alors, le 309 a été épargné par le mauvais sort, mais le 18 juin, le cockpit du Lysander V9608 prend feu en vol obligeant son pilote, le *Sergeant* Z. Kowalczyk, de faire un atterrissage forcé. L'avion est détruit, mais l'équipage s'en sort avec des brûlures légères. C'est aussi à cette époque que l'encadrement britannique commence progressivement à quitter l'escadron malgré une pénurie de personnel qualifié pour mettre en œuvre l'escadron. Ce qui fait qu'au milieu de 1941, le 309 ne peut aligner en moyenne qu'une demi-douzaine de Lysander, soit la moitié de sa dotation théorique alors que le standard est de huit machines. Au début de l'automne, l'escadron se voit adjoindre un troisième *flight* (*C Flight*), le nombre de Lysander passant alors à 16. Ce n'est que le 11 novembre 1941 que le 309 est déclaré opérationnel avec deux *flights*, le troisième étant toujours à l'entraînement. Il aura fallu plus d'un an pour en arriver là. Le 24 novembre, le *Wing Commander* Z. Pisltl devient l'unique commandant de l'unité, mais cela ne change pas grand-chose pour les Polonais car il n'est toujours pas prévu d'engager le 1er Corps polonais à court terme. Le 1er février 1942, le *C Flight* est à son tour déclaré opérationnel. Le mois de février est marqué par la perte de deux aviateurs au cours d'un vol de liaison à bord du Tiger Moth le 9 février. Le 25 février, c'est le Lysander V9472 qui est détruit dans un accident, les deux occupants, les *Flying Officers* P. Dunin et J. Homan, y laissant la vie.

L'arrivée du Mustang

Au printemps de 1942, les tâches confiées aux unités de coopération avec l'armée évoluent et la reconnaissance tactique à long rayon d'action est ajoutée à leurs missions. Le Lysander ne peut pas s'acquitter de cette tâche et le Mustang I est donc choisi pour réequiper les unités volant sur Lysander. C'est le *B Flight* qui est retenu pour prendre en compte les premiers appareils. Six pilotes sont envoyés en OTU puis passent au N° 26 *Squadron* qui vole déjà sur Mustang pour compléter leur formation. Le *Flight Lieutenant* Piotrowski y fait même une sortie le 26 mai 1942 sur Le Touquet aux côtés de deux pilotes de la RAF. Quelques jours plus tard, au cours d'une reconnaissance, le *Flying Officer* Lewkowicz se permet de mitrailler un train. Le 309 touche ses premiers Mustang le 7 juin mais le *B Flight* doit changer de terrain car Dunino ne dispose pas des pistes nécessaires à l'emploi du Mustang. Il part donc pour Crail situé juste à côté, puis à Dalcross le 31 juillet près d'Inverness à quelque 150 km de Dunino. Il est alors placé sous le commandement du *Flight Lieutenant* Piotrowski.

À la fin de juin 1942, Lewkowicz veut faire la démonstration des capacités du Mustang en entreprenant un vol sur Stavanger en Norvège à partir de Dalcross. Jamais un Mustang I n'a volé aussi loin et les responsables de la RAF, n'étant pas convaincus de sa réussite, ne donnent pas suite à sa demande. Cependant sur le journal de marche, la ligne « RHUBARB TO THE THE STAVANGER AREA » en surprend plus d'un et Lewkowicz est mis aux arrêts de rigueur le temps d'éclaircir ce point. Il est remis dans ces fonctions huit jours plus tard, avec d'abord une réprimande

Du Lysander au Mustang

Visite du Président Raczkiewicz le 15 avril 1941. On note que le code tactique n'est toujours pas peint à cette date. (Collection P. Skulski)

pour avoir effectué un vol non autorisé, puis les félicitations officielles pour avoir démontré les capacités du Mustang. C'est à partir de là que les autres escadrons de Mustang vont commencer à allonger leurs missions au-dessus du continent occupé.

Le 29 novembre 1942, le *B Flight* est transféré au 35 *Wing* et ses sept Mustang atterrissent à Gatwick. Le 1er décembre le *flight* est déclaré opérationnel, réalisant sa première sortie le 5 décembre. À la fin du mois, 16 sorties sont ainsi réalisées avant qu'il ne rejoigne le reste de l'escadron le 29 décembre à Findo Gask, où les Lysander résident depuis la fin du mois de novembre. Le *B Flight* reste handicapé par les pistes

Transformé ensuite sur Hurricane, le 309 est à nouveau équipé en Mustang. Il aura fallu quatre ans pour qu'il devienne pleinement opérationnel !

Malgré sa transformation sur Mustang en juin 1942, le 309 ne fera ses premières missions qu'en décembre. (Collection P. Skulski)

qui ne conviennent pas aux Mustang et part pour Peterhead le 17 janvier 1943 où il fait 22 sorties d'escorte de convoi au-dessus de la mer du Nord entre le 22 février et le 5 mars. Il rejoint alors les Lysander qui sont partis pour Kirknewton. En effet, il a été finalement décidé de transformer tout l'escadron sur Mustang avec deux *flights* opérationnels, soit 12 avions et deux en réserve. Les Lysander quittent le N° 309 *Squadron* le même mois sans avoir réalisé la moindre mission de guerre en deux and et demi d'existence ! Le *C Flight* est par conséquent dissous. Les observateurs quittent l'unité en avril pour devenir navigateurs et le *Squadron Leader* W. Jacek prend le commandement du 309 , la présence d'un *Wing Commander* devenant inutile. L'*Army Co-operation Command* est lui même dissous, ce qui entraîne le transfert du 309 à la 2nd TAF le 1er juin 1943, date de sa création. Les choses sérieuses peuvent enfin commencer. Juste avant, les Polonais perdent un Mustang, le AM213 qui tord une aile à l'atterrissage le 8 mai 1943.

Pas de combats contre la Luftwaffe

Nouvellement basé à Snailwell à partir du 4 juin, le 309 entame bientôt ses missions au-dessus de l'Europe occupée, les Pays-Bas étant la zone la plus fréquentée. Au cours de l'été, les Polonais réalisent environ deux sorties par jour, ce qui signifie que l'activité opérationnelle est loin d'être éreintante. Par chance, ou malchance pour certains, la Luftwaffe ne s'occupe pas directement de ces vols d'intrusion laissant plutôt la *flak* sceller le sort des Mustang le cas échéant. De ce fait, si des chasseurs allemands sont bien aperçus, les Polonais ne vont engager aucun combat. Cependant, la menace étant tout de même réelle, à partir du 9 septembre, l'escadron suit un programme de techniques de combat aérien au cas où des chasseurs allemands viendraient à les intercepter. Les sorties reprennent en octobre et à la fin de l'année, l'escadron aura réalisé un total de 256 sorties.

Le 309 termine pourtant mal l'année, car le *Flying Officer* E. Rajewski se tue le 27 décembre au cours d'un vol d'entraînement à bord du AP240. En fait, il se serait amusé à simuler un combat aérien avec un pilote de chasse américain et aurait perdu le contrôle de son avion.

À la fin de l'année 1943, l'escadron est retiré des opérations à cause du manque de fiabilité du moteur Allison qui équipe le Mustang, mais aussi à cause du nombre décroissant d'appareils. Les vols d'entraînement continuent et le 3 janvier 1944, le Flying Officer R. Jarema se blesse à bord AP247 qui est radié des listes de contrôle.

Au 19 janvier 1944, les Mustang ont quitté le N° 309 *Squadron* qui perçoit en échange des Hurricane IIC et IV. En avril, il part pour Drem en Écosse pour assurer la défense de la zone. Ce n'est qu'en septembre 1944 qu'il sera de nouveau transformé sur Mustang et ce jusqu'à la fin de la guerre... il lui aura fallu quatre ans pour devenir pleinement opérationnel !

OSLO-FORNEBU 9 AVRIL 1940

LA PREMIÈRE DÉFAITE DE LA LUFTWAFFE

Le 9 avril 1940 au petit matin, tandis que la Luftwaffe doit investir l'aéroport d'Oslo-Fornebu, le gouvernement norvégien et la famille royale doivent être capturés.
Mais les choses ne se déroulent pas comme prévu. Sept pilotes de chasse norvégiens, à bord de leurs vieux Gloster Gladiator, font obstacle à l'exécution de ce plan.

Sten Stenersen

Le Gladiator 427 posé en catastrophe par le sergent Kristian Schye après son combat contre les Bf 110.
(Les photos proviennent de la collection de l'auteur)

LE 9 AVRIL 1940, aux premières heures du jour, les aéroports du Nord de l'Allemagne sont le théâtre d'une intense activité. L'opération « Weserübung », nom de code donné par les Allemands à leur plan d'invasion du Danemark et de la Norvège, est sur le point de débuter.

Les forces désignées pour la prise d'Oslo comprennent 2 600 hommes embarqués sur des navires, avec à leur tête le croiseur *Blücher*, et des troupes aéroportées, au nombre de 1 900 hommes, qui doivent atterrir à Fornebu au moment même où les forces navales entrent dans le port. Mais ces dernières sont arrêtées vers 5 heures du matin dans le détroit de Drøbak, dominé par la forteresse d'Oscarsborg qui contrôle la circulation maritime vers la capitale. Les soldats postés dans la forteresse parviennent à couler le *Blücher* et infligent des dommages sévères à d'autres bâtiments, obligeant la formation à se retirer vers l'entrée du fjord. Le haut commandement allemand,

installé à l'hôtel Esplanade, à Hambourg, ne dispose donc plus que des unités qui devaient atterrir à Fornebu. Elles se dirigent déjà vers Oslo, à bord d'avions de transport Junkers Ju 52. Au total, quelque 270 Ju 52 ont décollé des aéroports de Schleswig, Neumünster et Poppenbüttel, aux alentours de Hambourg. Vingt-neuf de ces avions transportent des parachutistes dont la mission consiste à investir Fornebu, afin de permettre aux autres appareils d'atterrir sans avoir à affronter de résistance. D'autres transports de troupes partent des mêmes aéroports à la même heure, en direction de l'aéroport de Sola, près de Stavanger. Peu après, des avions plus rapides

Rappelé en vol par son commandement, le *Hauptmann* Wagner ne prend pas l'ordre au sérieux et décide de passer outre.

quittent leurs bases pour escorter les appareils de transport. Il s'agit principalement de Messerschmitt Bf 110 et de Heinkel 111. Parmi ceux qui se dirigent sur Oslo, on compte également quelques Dornier Do 17Z.De mauvaises conditions météorologiques sont signalées peu de temps après le départ des forces aériennes. Un brouillard épais recouvre le fjord d'Oslo. À Hambourg, l'inquiétude commence à gagner le quartier général de la Luftwaffe, à plus forte raison lorsqu'il apprend ce qui est arrivé aux forces navales au pied de la forteresse d'Oscarsborg.

On décide donc de rappeler les unités aéroportées. L'ordre lancé est le suivant : « *An alle : Zurückkehren ! X Fliegerkorps.* » Mais cet ordre n'est pas reçu par tous les appareils. Il l'est par l'unité de parachutistes, qui fait demi-tour et atterrit à Ålborg, au Danemark. Cette unité a eu le temps d'être confrontée aux effets du mauvais temps : deux Ju 52 sont entrés en collision et se sont abîmés en mer, ce qui réduit à 27 le nombre des appareils transportant des parachutistes.

Quand il reçoit l'ordre de faire demi-tour, le *Hauptmann* Wagner, qui commande la seconde vague aéroportée, se trouve si près du but qu'il ne le prend pas au sérieux et décide de continuer, d'autant que la visibilité s'est améliorée.

Peu avant 7 heures, la première vague d'avions allemands, qui compte 70 à 80 appareils, se trouve à mi-chemin au-dessus du fjord d'Oslo et continue sa route vers Fornebu.

L'unique brigade d'avions de combat des forces aériennes norvégiennes, composée de neuf Gloster Gladiator, est stationnée à Fornebu. Ce matin-là, sept appareils seulement répondent à l'appel, les deux avions manquant ayant été envoyés pour inspection à la base militaire de Kjeller. La brigade, qui compte au total 22 officiers et sous-officiers et 92 hommes du rang, est commandée par le capitaine Erling Munthe Dahl. Les seules armes de défense anti-aérienne présentes sur place sont cinq mitrailleuses Colt positionnées autour de la base.

À FORNEBU L'ALERTE EST DONNÉE

Lorsque l'alerte aérienne retentit pour la première fois dans la ville d'Oslo, la brigade prend place sur l'aéroport. L'obscurité est encore totale, épaissie par les nuages. Afin d'éviter que l'unité aérienne ne soit détruite par une possible attaque nocturne, elle est déployée tout autour du périmètre de l'aéroport.

Des rapports font alors état de combats entre les forteresses de Bolærene et Rauer et des navires ennemis qui ont tenté de forcer leurs défenses. Une fois que les

Ci-dessus et ci-contre : alignement des Gladiator de la *Jagevingen* à Oslo-Fornebu quelques semaines avant l'opération « Weserübung ». Au premier plan, le 423 que le lieutenant Dag Krohn posera sur un lac gelé après un combat contre un « Do 17 ».

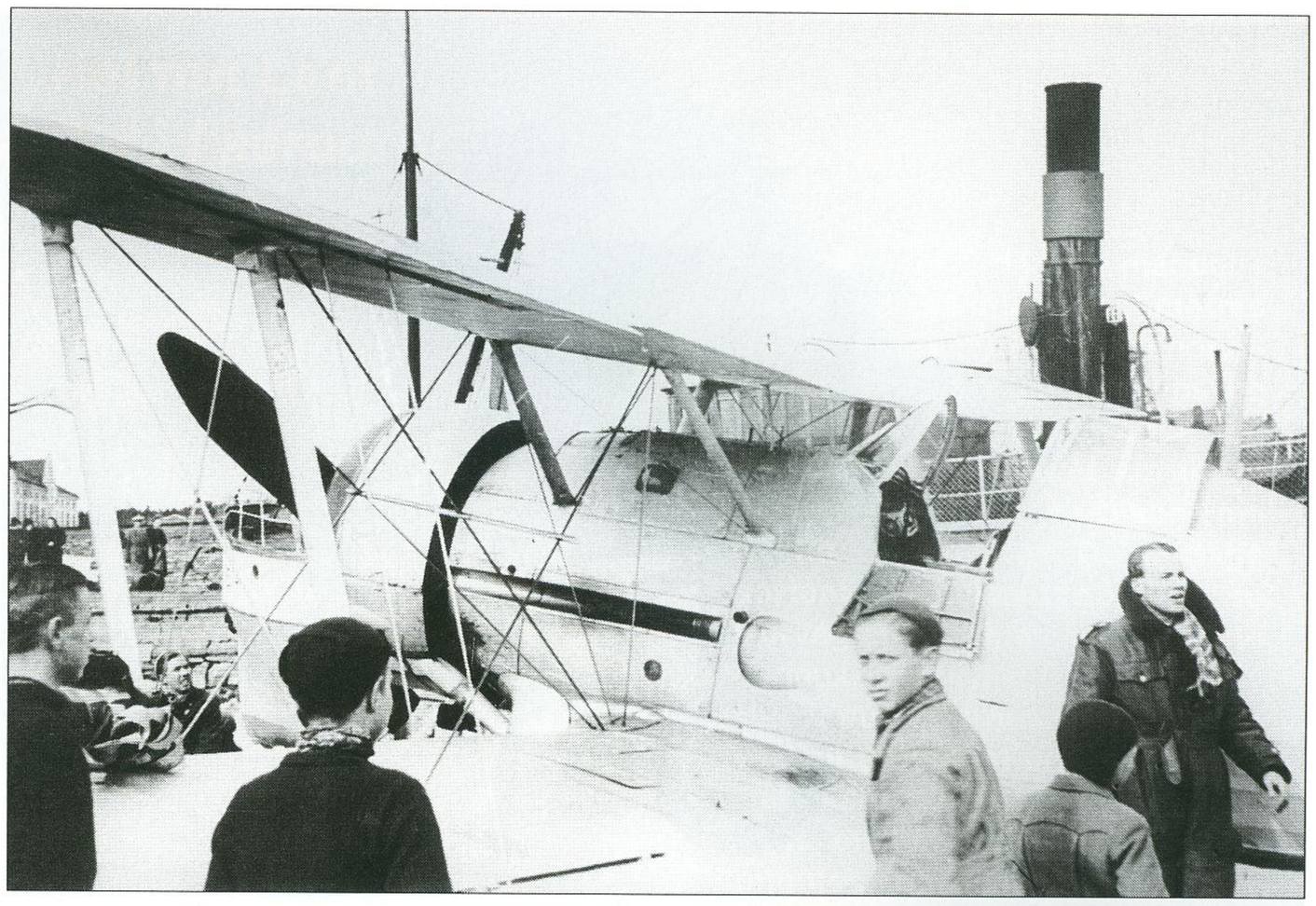
Gladiator ont pris leurs positions, on renvoie les hommes pour qu'ils se reposent. À 4 heures 30, l'unité est rappelée, mais avant même qu'elle ne soit rassemblée, l'officier de garde, ayant entendu un vrombissement au-dessus de l'aéroport, fait donner l'alerte.

L'ordre est donné aux hommes de gagner leurs appareils. Les sept avions sont de nouveau alignés, en état d'alerte renforcée. On prépare les mitrailleuses de la DCA, dont les positions sont enterrées, et on apporte les munitions.

Vers 5 heures, la couverture nuageuse commence à se dissiper légèrement par endroits. Au même moment, un grondement de moteurs se fait entendre au-dessus des nuages. Deux des avions de combat décollent, pilotés par le lieutenant Arve Braathen et le sous-lieutenant Finn Thorsager. On les perd immédiatement de vue dans le ciel couvert. Peu après, c'est au tour d'une formation comprenant trois avions, avec à leur bord le lieutenant Dag Krohn et les sergents Kristian Schye et Per Waaler. En l'attente de rapports en provenance des deux premiers avions, leur mission est de rester en alerte.

Les conditions météorologiques restent mauvaises donnant une visibilité réduite. Le lieutenant Braathen repère, au-dessus des nuages, un avion de grande taille qui avance à haute altitude, cap au nord. Quand il se dirige vers l'appareil, celui-ci fait demi-tour et pénètre dans la couche nuageuse : il est plus rapide que son avion de combat. Braathen atterrit et fait son rapport. Cependant, le sous-lieutenant Thorsager rapporte par radio qu'il a fait feu sur un avion étranger, mais que celui-ci est trop rapide pour son propre appareil. Peu après, il annonce qu'il poursuit un autre avion étranger et continue à commenter la poursuite jusqu'à ce qu'on lui donne l'ordre de rentrer avant de manquer de carburant. Un certain temps s'écoule avant qu'il n'atterrisse. L'autre formation a alors déjà regagné l'aéroport. Thorsager raconte qu'il a poursuivi l'intrus en direction du sud, en tirant continuellement. Il pense l'avoir touché lorsqu'il l'a vu disparaître dans la couche nuageuse, qui, dans certaines zones, est située très bas au-dessus des collines. Il note tout spécialement que l'avion allemand n'a pas riposté à ses tirs.

Après que les pilotes des Gladiator ont atterri à Fornebu et fait leur rapport au commandant de la brigade, le capitaine Dahl comprend que l'on ne peut avoir affaire à un unique avion étranger égaré au-dessus du territoire norvégien. Le bruit de moteurs était trop fort et ses pilotes ont repéré plusieurs appareils.



Le lieutenant Dag Krohn (en combinaison de vol, à droite sur la photo du haut) a posé son 423 sur la glace du lac Mjösa à la grande joie des badauds qui ne savent pas encore que leur pays est en guerre.
Krohn a revendiqué un Do 17, mais c'est en fait un Bf 110 de la 1./ZG 76 qu'il a descendu.

commandant par radio de ce qu'il a vu. Il est alors 7 heures 30 environ et le doute n'est plus possible : la Norvège est bien en guerre. La première vague d'avions allemands ne tarde pas à arriver au-dessus du fjord d'Oslo, en direction de Fornebu et de la capitale. Les membres de la brigade norvégienne estiment entre 70 et 80 le nombre d'appareils ennemis. Ils progresent par petits groupes de trois à quatre avions, à une altitude de 1 000 à 1 200 m. Les Gladiator norvégiens, quant à eux, les attendent à 1 800 m.

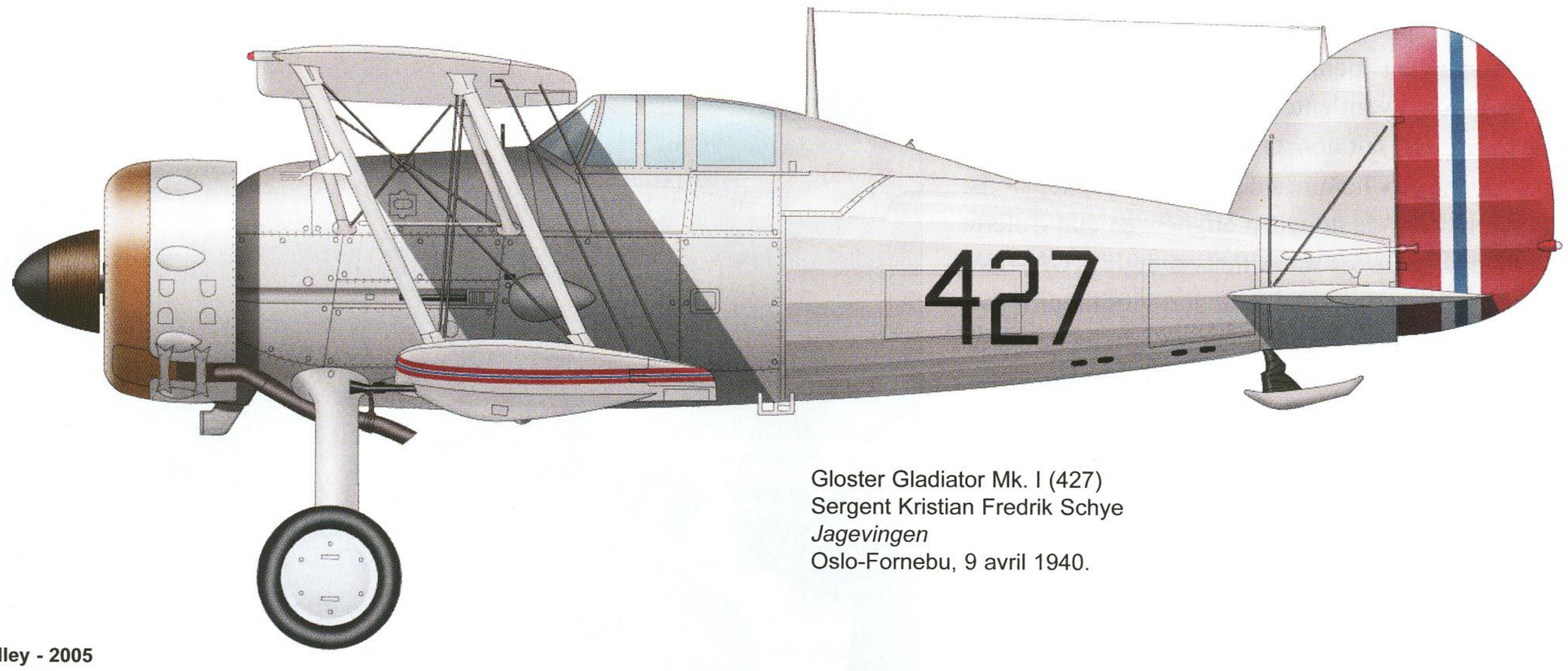
La Norvège est bien en guerre

Peu après 7 heures, le commandant fait décoller l'ensemble des sept avions, confiant la direction de la formation au lieutenant Rolf ThorbjørnTradin. Les pilotes ne savent pas encore que la guerre a commencé, mais ils pressentent à cet instant qu'un événement important est en voie de se produire. Peu de temps après, le central général communique la nouvelle des opérations militaires qui sont en cours dans les communes de Horten et Drøbak. Survolant le fjord d'Oslo vers le sud, Tradin repére un grand navire en flammes à proximité de Drøbak. Il voit le bâtiment couler et une épaisse fumée s'en dégager. C'était le *Blücher*. Tradin informe le

Les Norvégiens ne savent pas encore qu'ils sont en guerre, mais ils pressentent qu'un évenement important est en train de se produire.

Le lieutenant Tradin, à bord du Gladiator 429, donne alors l'ordre d'attaque à tous les appareils de la brigade et l'on assiste bientôt à plusieurs duels aériens au-dessus et au-dessous du plafond nuageux, dans la zone intérieure du fjord.

C'est au chef de la formation lui-même que revient la



Gloster Gladiator Mk. I (427)
Sergent Kristian Fredrik Schye
Jagevingen
Oslo-Fornebu, 9 avril 1940.

© P-A. Tilley - 2005

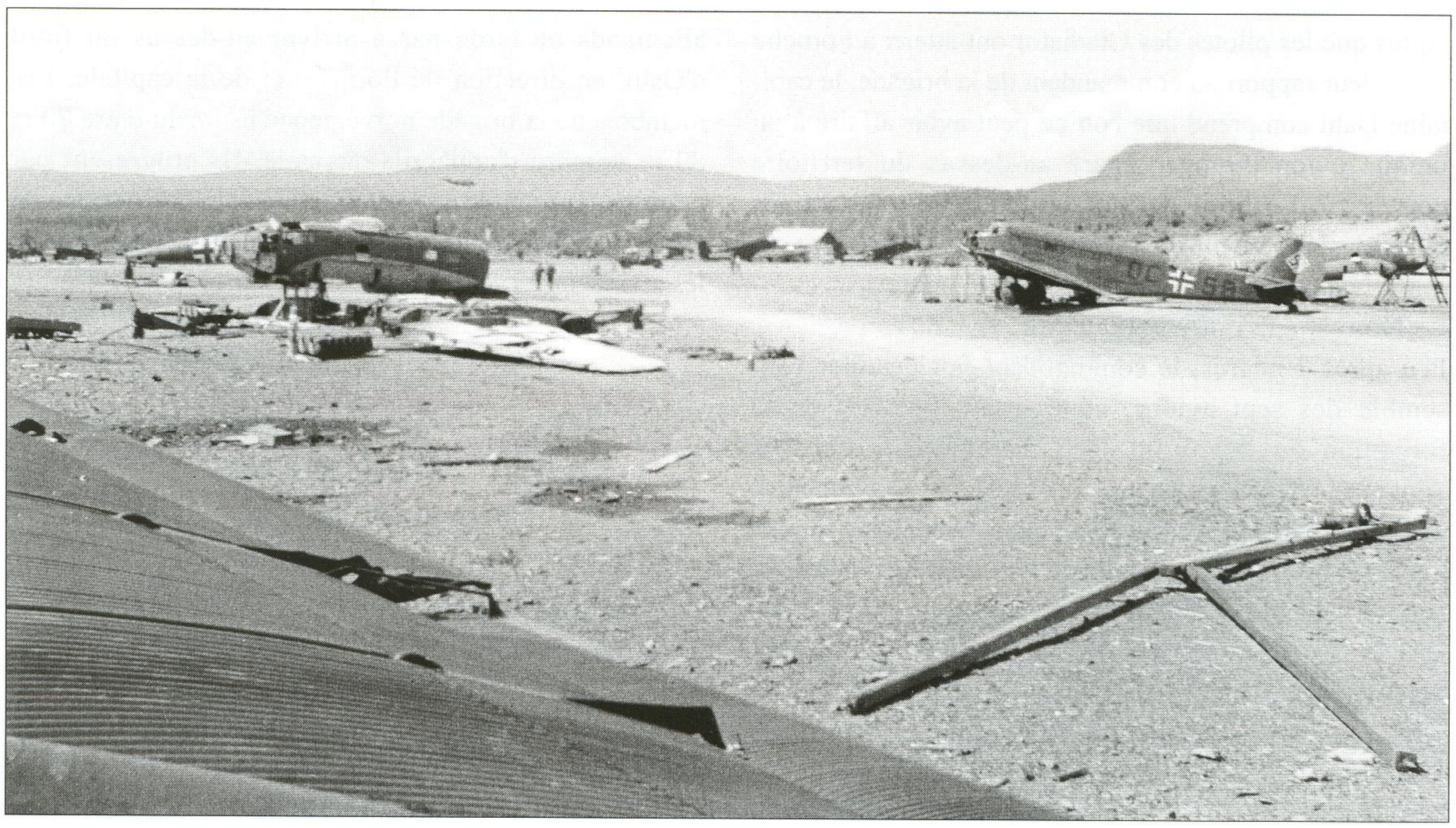
première victoire. S'approchant au plus près de l'avion, il reconnaît clairement l'insigne allemand sur la carlingue et après plusieurs tirs brefs, il voit de la fumée s'échapper du moteur droit. Il comprend alors que l'appareil, un bombardier He 111, est touché, et le voit s'abîmer en mer près de Fornebu.

Blessé et pilotant un avion endommagé, Kristian Schye réussit un atterrissage forcé dans la neige à proximité du Bf 110 qu'il vient d'abattre.

Tradin constate ensuite que ses camarades sont eux aussi engagés dans un combat aérien et que le sergent Schye, à bord du Gladiator 427, a réussi à s'approcher à une distance de 50 m d'un Bf 110, qui prend feu, se retourne sur le côté et tombe en spirale. Il réussit à atterrir près de Kolsås, les deux hommes qui se trouvent à bord sortent de l'appareil indemnes et y mettent le feu juste avant d'être capturés.

Lorsque le sergent Schye se replie après l'attaque, il est pris sous le feu de trois appareils allemands. L'aile gauche du Gladiator est touchée en plusieurs endroits et le côté gauche du cockpit est criblé d'éclats. Quant à Schye, il est blessé au bras gauche. Étant donné les dommages infligés à son avion, l'atterrissage forcé doit être tenté le plus rapidement possible. Ses assaillants le poursuivent encore, mais Schye réussit néanmoins à atterrir dans la neige, à seulement deux kilomètres et demi de l'endroit où le Bf 110 s'est crashé.

Après quelques manoeuvres, le sergent Waaler réussit à se placer derrière un He 111. Il tire une longue rafale sur le bombardier, qui finit par s'écarter de sa course et s'écraser en mer, un peu à l'est de l'aéroport. L'avion de Waaler ayant été touché plusieurs fois au moteur, le pilote décide de rentrer à Fornebu pour refaire le plein de carburant et inspecter les dégâts. Au moment de l'atterrissage, son moteur s'arrête. Alors que Waaler s'efforce sans succès de le remettre en marche, il est averti par un membre de l'équipe au sol que des Bf 110 s'apprêtent à l'attaquer. Waaler quitte précipitamment l'appareil, qui



Quelques jours après son investissement, l'aérodrome de Fornebu offre une scène de désolation avec des débris et des épaves jonchant tout le terrain.

Helmut Lent
« *Comment j'ai capturé l'aérodrome de Fornebu* »

Tout à coup, je remarque que l'escadrille ne maintient plus la formation et vire à droite dans le soleil. Au même moment, j'aperçois sur ma gauche un Gloster installé dans la queue d'un camarade. Je plonge instinctivement sur ma gauche et tire une rafale devant le nez du Gloster pour lui faire peur. Il reçoit le message et dégage.

Maintenant, je suis impliqué dans un vaste combat tournoyant. Je tire et on me tire dessus, me place derrière un Gloster, un Gloster se place derrière moi, je pique, je redresse, je tourne. Mon attaque a raté. Les *Zerstörer* sont plus rapides, mais les Gloster plus maniables. Alors, sortons-nous de là. Ce que je fais. Mais, l'ennemi a aussi disparu ! L'escadrille se regroupe. Je rejoins la formation et retrouve mon vieux *Rottenkamerad* (ailier), le *Feldwebel* Jänicke. En même temps, j'aperçois deux Gloster tombant des nuages.

Mon ailier les attaque aussitôt et, après un grand nombre de manœuvres et de virages, l'un des deux a son compte [1]. Malheureuseusement, l'autre s'échappe à travers les montagnes. On ne le reverra plus. Peut-être a-t-il été endommagé pendant le combat – on ne le saura jamais.

Maintenant, il nous faut accomplir notre véritable mission. Nous partons à la recherche des avions transportant nos troupes aéroportées. Mais, tout ce que l'on trouve, c'est un Ju 52 isolé tentant de se poser à Fornebu et pris violemment à partie par la DCA. C'est peut-être une bonne chose. Il nous reste tout juste de quoi voler un quart d'heure. On ne peut pas faire demi-tour. Menés par le *Staffelkapitän*, quelques camarades ont commencé à mettre hors d'état de nuire les défenses du terrain. Alors, je passe aussi à l'attaque avec mon ailier – nids de mitrailleuses, positions de DCA, avions au sol. Tout à coup, une mitrailleuse que je n'avais pas repérée me tire dessus. Je plonge à nouveau dans la tourmente en m'accrochant résolument.

Au moment où je redresse, mon radio-mitrailleur hurle : « *Moteur droit en feu !* » Je lui réponds : « *Calme-toi, Kubisch ! Nous allons atterrir* ».

Je coupe le moteur fumant. En une fraction de seconde, j'ai pris ma décision. Je dois atterrir quoi qu'il advienne. Le meilleur endroit est encore la piste. Aucun avion de l'escadrille ne s'est encore posé. Pourquoi ne serai-je pas le premier ? Machinalement, j'abaisse le train, puis les volets et j'arrondis. Je suis un peu haut et la piste est courte – vais-je m'en sortir ? On me tire encore dessus sur ma droite. Bravo ! j'ai posé l'avion au beau milieu de la piste. Je freine autant que je peux. Je suis debout sur les freins. J'arrive en bout de piste. Plus le temps de penser. On fonce à tombeau ouvert droit sur un bosquet épais de dix à quinze mètres. Le taxi a encore assez de vitesse pour passer par-dessus. Finalement, on retombe dans un champ. Le train est parti – Dieu merci ! on ne s'est pas retournés. Je termine l'atterrissage sur le ventre. Mon atterissage – rien à voir avec celui préconisé dans le manuel – s'arrête à quelques centimètres de la barrière d'un cottage norvégien. Toujours pas le temps de penser. La première chose est d'ouvrir la verrière et sortir. Un regard rapide à Kubisch me rassure. Il va bien. Du cottage sortent un certain nombre de Norvégiens plus ou moins curieux.

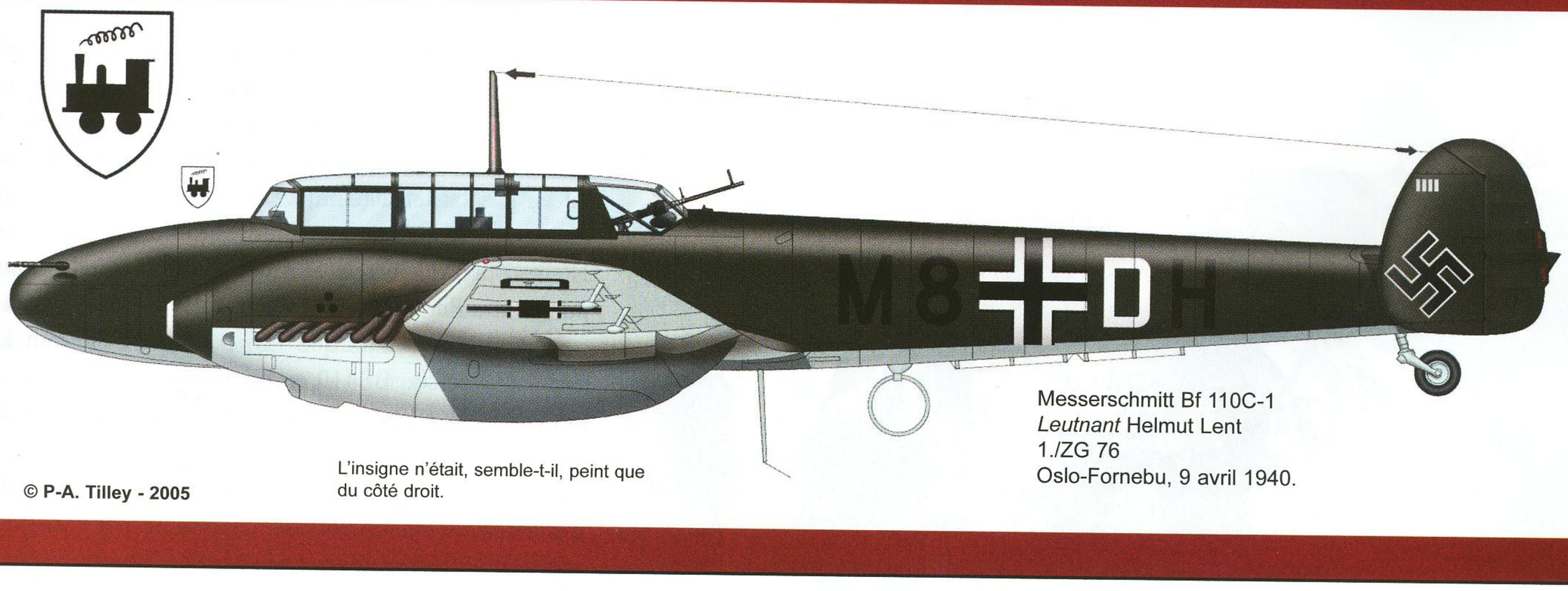
Parmi eux se trouve un aviateur portant un pull et un foulard; il a l'air assez excité. Rien de surprenant, en fait – il y a quelques minutes, on venait de lui tirer dessus et maintenant on venait de se poser dans son jardin. À distance respectueuse, il nous salue avec un « *Heil Hitler !* » Tout va bien, ai-je pensé. Il me demande de manière hésitante si je vais lui tirer dessus. J'avais sorti mon pistolet et Kubisch, à l'arrière du taxi, maniait sa mitrailleuse. Je lui réponds : « *Si vous ne tirez pas, moi non plus* ».

Nous concluons un armistice. Nous échangeons nos identités et nous nous présentons. On a ensuite parlé de la guerre et d'autres banalités tout en arpentant l'aérodrome où mon *Feldwebel* Jänicke et les autres viennent de se poser. Nous informons par radio notre *Kommandeur* à Aalborg que le terrain est entre nos mains. Deux heures plus tard arrivent les avions de transport. On connaît la suite.

Ah ! oui, au fait, mon pistolet n'était pas chargé – c'était *une ruse de guerre* [2] *!*

Tiré de *The Lent Papers* par P. Hinchliffe, Cerberus, Bristol, 2003.

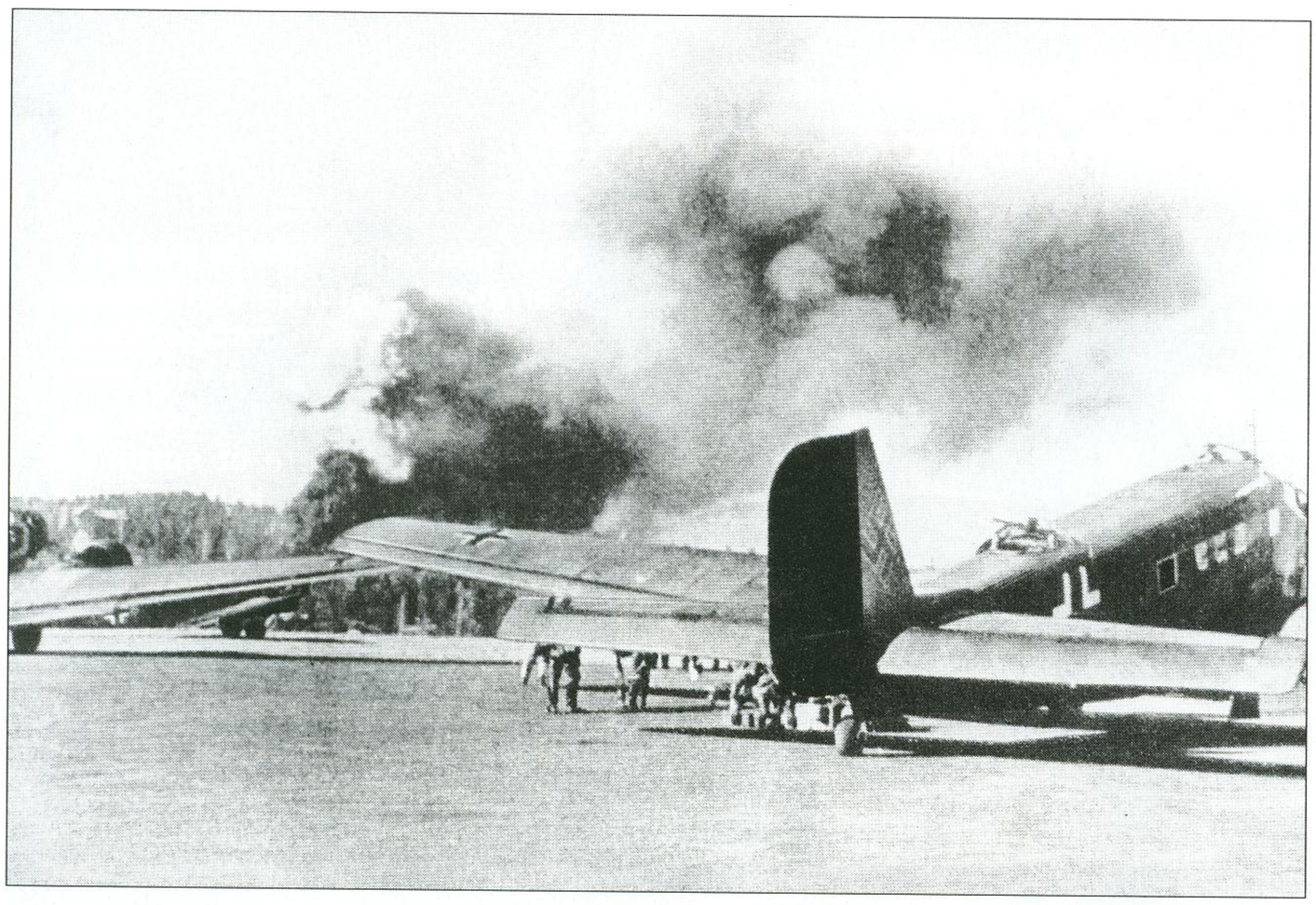
[1] En fait, c'est Lent lui-même qui a abattu le Gladiator.
[2] En français dans le texte.



Messerschmitt Bf 110C-1
Leutnant Helmut Lent
1./ZG 76
Oslo-Fornebu, 9 avril 1940.

L'insigne n'était, semble-t-il, peint que du côté droit.

© P-A. Tilley - 2005



Quelques minutes après la reddition de Fornebu, deux Ju 52/3m entrent en collision frontale en atterrissant chacun à une extrémité de la piste.

quelques instants plus tard est incendié par les assaillants. Un autre des biplans, qui se trouvait également au sol à la suite de problèmes de moteur survenus après sa première sortie, est aussi incendié par les Bf 110 qui le mitraillent depuis une hauteur d'une dizaine de mètres.

Les Allemands, qui ne pensaient pas que les Norvégiens se battraient, sont surpris de se retrouver face à face avec des Gloster Gladiator.

Atterrissage sur un lac gelé

Le lieutenant Braathen réussit lui aussi à abattre un He 111, mais tandis qu'il suit l'avion allemand, il est lui-même attaqué de côté. Des balles atteignent le cockpit, heureusement sans le blesser. Braathen tente de contre-attaquer, mais l'appareil ennemi a déjà disparu. Alors qu'il retourne vers Fornebu, il voit sur la piste un Gladiator en flammes, ce qui l'incite à continuer sa route en direction du nord. Il atterrit sur un lac gelé à quelques kilomètres au nord d'Oslo.

Le sous-lieutenant Thorsager mène plusieurs combats contre des avions allemands. Il poursuit un Bf 110 qui vole en direction de l'est et parvint à le rattraper un peu plus loin. Lorsqu'il est à bonne portée, il tire jusqu'à épuisement de ses munitions. L'appareil ennemi, très endommagé, s'écrase dans un marécage, à 15 kilomètres environ au sud-est d'Oslo (où l'épave restera jusqu'en 1979). Thorsager reprend d'abord la direction de Fornebu, mais à la vue des deux Gladiator en feu sur la piste, décide de gagner la principale base aérienne militaire de Norvège, située à Kjeller, au nord d'Oslo. Or, l'aéroport est aussi sous les bombes, en conséquence de quoi Thorsager atterrit sur un lac gelé, fait rouler son avion jusqu'au rivage et le dissimule sous des arbres.

Le lieutenant Krohn réussit à abattre un He 111 et pense avoir également atteint un Do 17, mais ne peut pas le suivre, étant lui-même attaqué. Ayant reçu l'ordre de ne pas atterrir à Fornebu, il survole l'aéroport et tire quelques rafales sur plusieurs Ju 52 qui sont en train d'atterrir. Puis il se dirige vers le Steinfjord, où il rejoint Tradin. Tous deux font route vers Hamar. Ayant manqué son atterrissage sur un quai où accostaient des bateaux à vapeur, le Gladiator de Tradin traverse la glace et s'abîme dans le lac. Krohn poursuit jusqu'à Brummundal dans le seul Gladiator resté en lice.

Rendu à la vie civile, Kristian Fredrik Schye rend visite à l'épave de son 427 mise à mal par les chasseurs de souvenirs, à Toppåsbråten, près de Kolsås.

Mauvaise surprise pour le *Hauptmann* Hansen

Durant le vol et au moment de l'atterrissage, les avions de transport allemands étaient escortés par huit Bf 110, appartenant au I./ZG 76. Le *Hauptmann* Hansen, qui a la responsabilité de ce groupe, admit par la suite qu'il ne s'était pas attendu à rencontrer une quelconque résistance dans l'espace aérien au-dessus d'Oslo. Les Allemands connaissaient l'existence de quelques vieux chasseurs à Fornebu, mais ils ne pensaient pas que les Norvégiens se battraient. Hansen est donc très surpris de se trouver face aux chasseurs norvégiens peu de temps après avoir atteint la zone d'Oslo. En raison du plafond nuageux qui plane très bas sur le fjord et ses alentours, les avions d'escorte et les Junkers de transport perdent le contact et se trouvent séparés. Deux Bf 110 sont très vite abattus par les Gladiators norvégiens. Il ne reste donc plus que six avions, dont plusieurs signalent qu'ils seront bientôt à court de carburant et qu'ils doivent atterrir le plus rapidement possible.

Il est alors près de 9 heures du matin et les tirs se poursuivent depuis le sol. Cinq minutes plus tard, le premier Ju 52 tente de se poser, mais il est atteint par la DCA et dévie de sa course. Hansen constate que son propre avion ne va pas tarder à manquer de carburant. Trois autres chasseurs signalent aussi des problèmes de moteur. Hansen prend alors la tête des trois appareils restants pour mitrailler de nouveau les positions de DCA et les avions au sol, tandis que l'*Oberleutnant* Helmut Lent s'écrase avec son Bf 110 en bout de piste. Peu après, les tirs venus du sol cessent. Hansen, les autres Bf 110 et les avions de transport atterrissent. Entre-temps, les Norvégiens ont évacué l'aéroport. À 9 heures 20, le *Hauptmann* Hansen annonce fièrement par radio à ses supérieurs : « *Fornebu est pris. I./ ZG 76.* »

Un cadeau de la British Airways

Plusieurs avions de transport ont été endommagés en vol, mais ils finissent par atterrir sur la piste, où règne d'abord un certain chaos. De nombreux appareils, plus ou moins endommagés ou à l'état d'épave, bloquent certaines parties des pistes d'atterrissage et de roulement.

Au cours de la matinée, on réussit à faire débarquer six compagnies des 1er et 2e bataillons du IR 324 de la Infanteriedivision 163, ce qui représente au total 900 hommes. Sur ce nombre, quelque 380 soldats entrent dans Oslo à 13 heures, occupant les points stratégiques de la ville. L'*Oberst* von Winterfeld arrive au cours des premières heures de la matinée. Avant la guerre, il avait été responsable technique de la Deutsche Lufthansa à Croydon, l'aéroport de Londres. Sa surprise est grande lorsqu'il découvre, en parfait état parmi les épaves d'avions, le Ju 52 de la British Airways immatriculé G-AFAP et baptisé Jason. Il a atterri à Oslo le jour précédent et son équipage séjourne dans un hôtel d'Oslo. Durant la matinée, le colonel allemand envoie, à Londres, le télégramme suivant à la compagnie aérienne britannique : « *Reçu de la British Airways un Ju 52/3 m en excellent état - Remerciements. - Il pourra vous être renvoyé après la guerre ! - (signé) von Winterfeld.* »

L'équipage anglais du Jason pourra gagner Stockholm et de là rentrer en Angleterre à bord d'un autre Ju 52 de la British Airways, qui se trouvait à l'aéroport de Bromma.

L'objectif final n'a pas été atteint

La première bataille de l'armée de l'Air norvégienne est terminée. Sept pilotes et leurs Gloster Gladiator, avec un armement inadéquat et des performances médiocres, ont mené un combat courageux mais inégal contre la Luftwaffe. L'attaque de Fornebu a coûté une vingtaine d'appareils aux Allemands. Les chasseurs ont abattu trois He 111 et deux Bf 110; la DCA a infligé à six Ju 52 des dommages tels qu'ils seront réformés. Les Allemands ont en outre perdu deux Ju 52 et un hydravion Heinkel 115, qui ne réussiront pas à atteindre Oslo, et six avions au moins se sont écrasés en atterrissant à Fornebu. Personne ne sait exactement combien d'Allemands ont péri ou ont été blessés dans l'expédition, mais le chiffre de 200 paraît vraisemblable. Des photos prises ce matin-là par les Norvégiens comme par les Allemands montrent des scènes effrayantes. On peut notamment y voir la collision au sol, en plein centre de l'aéroport, de deux Ju 52 qui ont atterri simultanément, chacun à un bout de la piste !

Mais le résultat le plus important de cette bataille aérienne au-dessus d'Oslo est que le gouvernement et la famille royale ont pu fuir la capitale : les combats pourront se poursuivre jusqu'au jour où la Norvège recouvrera enfin son indépendance, le 8 mai 1945.

Quant à Kristian Schye, il restera en Norvège où il poursuivra ses études de médecine. Inquiété par la *Gestapo*, il sera forcé de s'exiler. Il reviendra en Norvège après la guerre exercer son métier.

L'épave du Bf 110C-1 de Helmut Lent qui a percuté la barrière délimitant l'aérodrome de Fornebu.
L'appareil porte quatre marques de victoire, Lent venant tout juste de remporter sa cinquième.

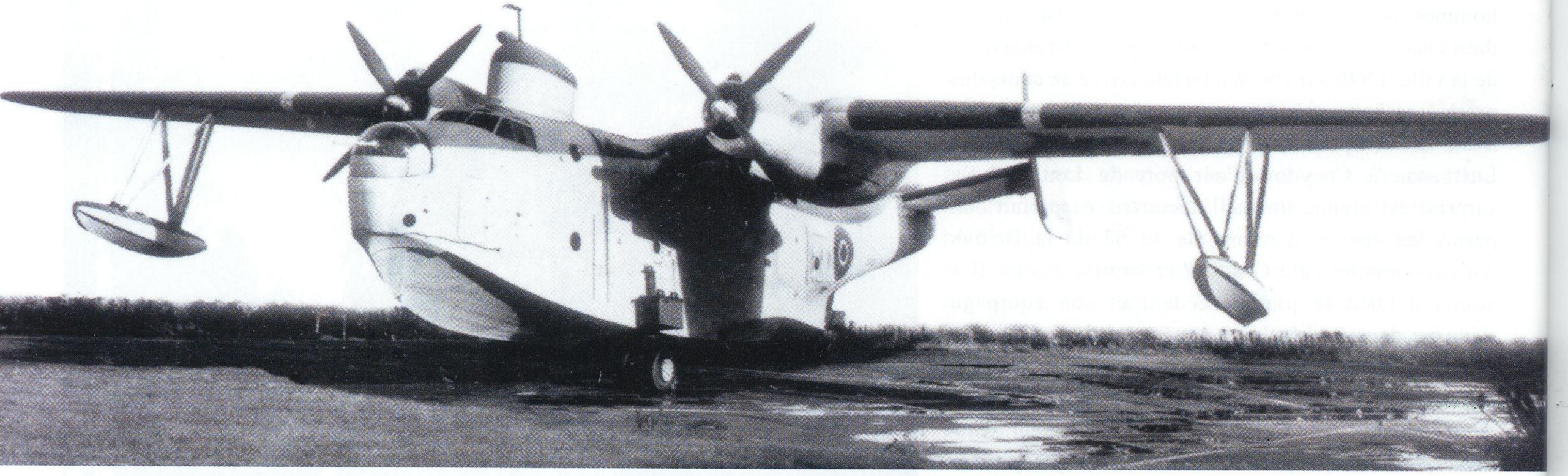
Note de la rédaction

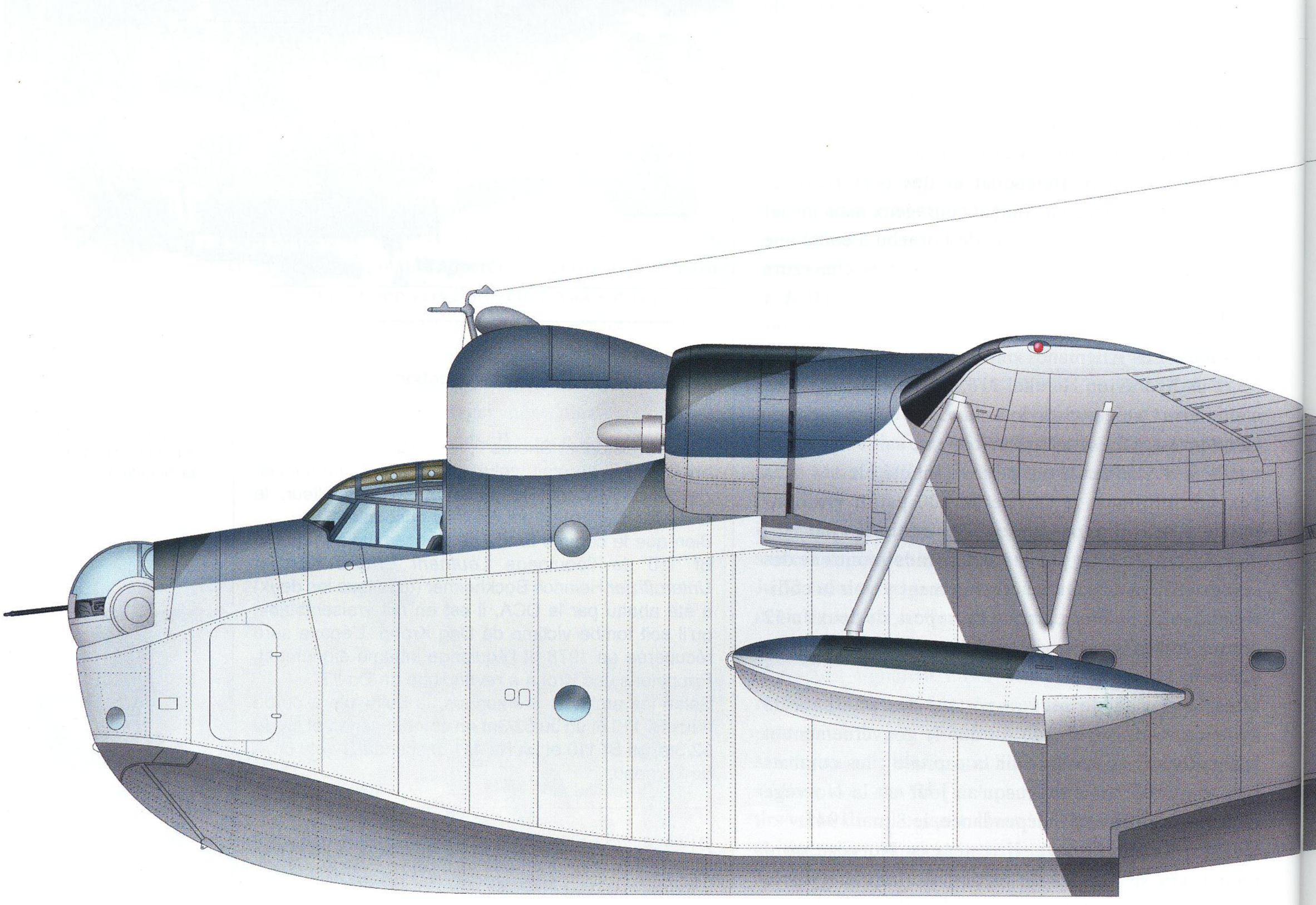
Selon Christopher Shores [1], le Bf 110 revendiqué par Kristian Schye était celui piloté par l'*Unteroffizier* Helmut Mütscherle; le pilote et son mitrailleur, le *Gefreiter* Karl Lorey, ont été faits prisonniers.
Bien que le compte rendu de Hansen indique que le Bf 110 de l'équipage *Leutnant* Erhard Kort et *Unteroffizier* Heinrich Bockheimer (tués tous les deux) a été abattu par la DCA, il est en fait vraisemblable qu'il soit tombé victime de Dag Krohn. L'épave sera récupérée en 1978 et l'équipage inhumé dignement. Rappelons que Krohn a revendiqué un Do 17.
Selon les archives allemandes, la Luftwaffe a perdu deux Bf 110 et un Ju 52/3m en combat aérien et six Ju 52/3m, un Bf 110 et un He 111 descendus par la DCA de Fornebu.

---

[1] *Fledgling Eagles* – C.Shores with J.Foreman, C-J. Ehrengardt, H.Weiss and B.Olsen – Grub Street, Londres, 1991.

LE MARINER DANS LA RAF
UN HYDRAVION MAL AIMÉ





© P-A. Tilley - 2005

Le Mariner dans la RAF

Alors que l'US Navy ne jure que par le PBM Mariner qu'elle considère comme le meilleur avion de « patmar » au monde, la RAF déchante très rapidement. Comme quoi, chacun voit midi à sa porte.

Phil Butler

SI L'ON CONSIDÈRE que le Martin PBM Mariner est probablement le meilleur hydravion de patrouille maritime de la Seconde Guerre mondiale, certains seraient en droit de se demander pourquoi la RAF ne l'a pas utilisé.

Pourtant, la RAF s'est très tôt intéressée au Mariner comme successeur potentiel du Catalina alors en service au sein du *Coastal Command* et des unités de patrouille maritime en outre-mer.

Le PBM Mariner a été commandé en décembre 1937 à 21 exemplaires et avec le développement des forces armées américaines, 379 autres sont commandés au début de 1940. Les premiers projets d'acquisition par les Britanniques voient le jour en avril 1941 quand les Américains acceptent de céder 50 de leur PBM-4 dans le cadre du « Prêt-bail ». Le PBM-4 est une version toujours à l'étude et doit recevoir des moteurs plus puissants. Mais, le B-29 qui doit être aussi doté des mêmes propulseurs reçoit la priorité dans leur approvisionnement et le contrat d'août 1941 (BuAer 03563-03742) portant sur 180 PBM-4 est finalement annulé en février 1943. Les *serials* FP425 à 474 alors réservés par l'*Air Ministry* à Londres sont en conséquences annulés et cette plage de matricules libérée.

Mais, pour la RAF, l'idée d'acquérir le Mariner reste toujours d'actualité et rebondit peu de temps après,

Page opposée :
un Mariner GR.I du N° 524 *Squadron* à Oban, fin 1943.
(Collection A. Thomas)

Martin Mariner GR.I (JX105)
N° 524 *Squadron*
Oban, novembre 1943.

Le Mariner dans la RAF

Le JX117 chez Saro fin 1943. On note les trappes ouvertes de la soute à bombes située dans la nacelle. (Collection A. Thomas)

toujours par le biais du « Prêt-Bail ». Il s'agit désormais de la version courante, le PBM-3, détournée du contrat de l'US Navy signé en novembre 1940. Les Britanniques espèrent un premier lot de 100 PBM-3S [1] (*serials* JX100 à 199). Ils sont dénommés par la même occasion Mariner GR.I par la RAF. Mais cette commande va se réduire comme une peau de chagrin, tombant à 68 exemplaires, puis à 42 [2].

Finalement, seuls 33 vont porter les *serials* de la RAF, le reste étant pris en compte par l'USN. Les premiers avions commencent à être modifiés en juin dans les installations de Martin à Elisabeth City. Ces modifications consistent à remplacer les couchettes, les plaques de blindage, les placards et les coffres à bagages par des équipements d'origine britannique (ou tout au moins les fixations, l'installation définitive se faisant au Royaume-Uni), bien plus rustiques. Ces modifications peuvent paraître surprenantes alors que le Mariner est destiné à réaliser des vols de longue durée. On sait que plus le confort est grand pour l'équipage, moins son travail est pénible. C'est le souci d'économie qui a dicté l'attitude des Britanniques et non un certain sadisme envers les navigants, car tôt ou tard, la note finale du « Prêt-bail » allait être présentée par le gouvernement américain, une perspective peu réjouissante que le gouvernement britannique n'a jamais perdue de vue.

C'est le JX103 qui arrive le premier en Grande-Bretagne, le 18 août 1943. Il est envoyé à Saunders Roe le 29 août pour recevoir les derniers équipements. Le 6 septembre, il part au MAEE pour y subir des essais. Par la même occasion un « G » est ajouté à la fin de son serial, signifiant que cet avion doit être gardé au sol par une sentinelle armée jour et nuit. Non pas que le Mariner soit considéré comme un avion secret, mais les équipements de détection qu'il transporte sont alors jugés sensibles.

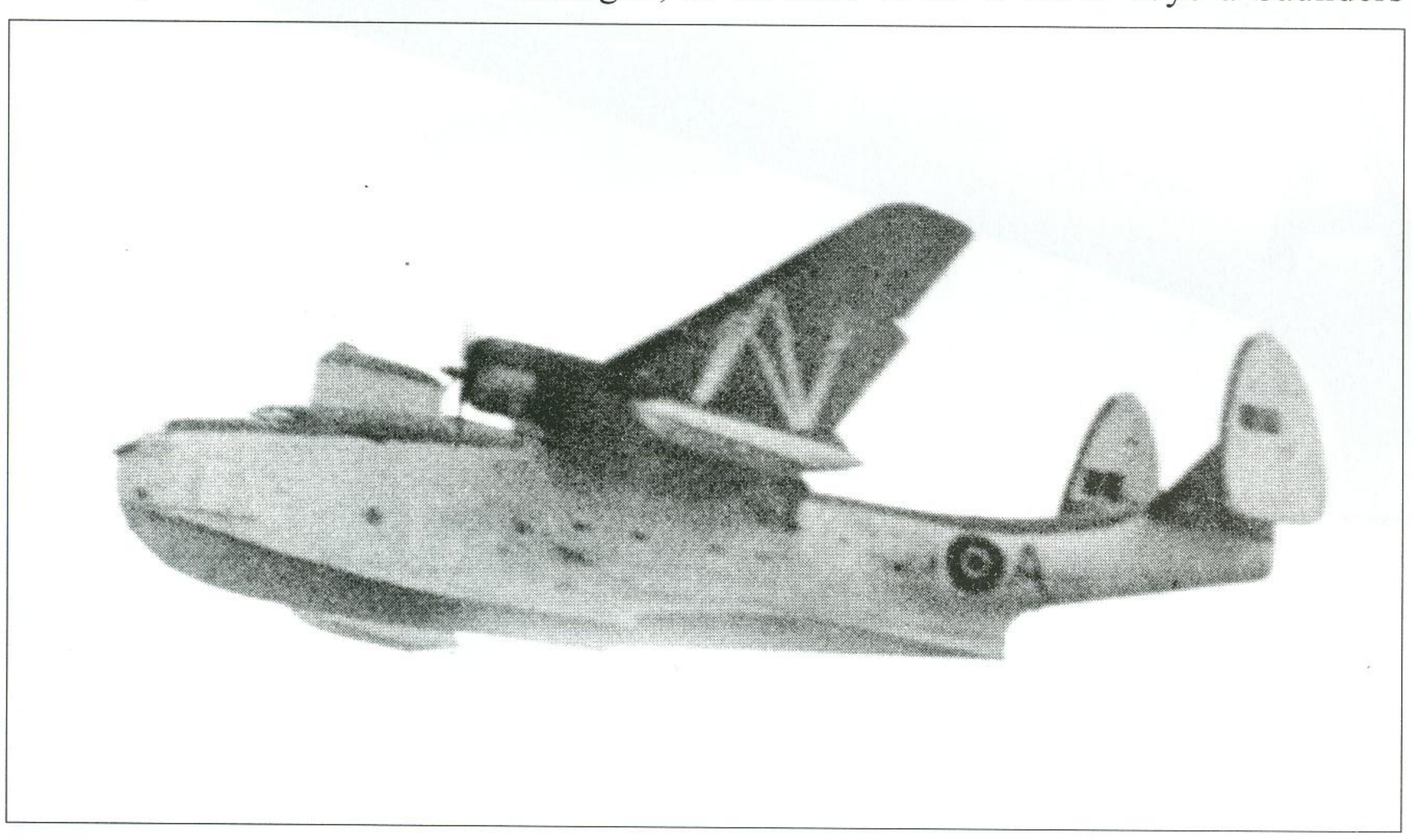
Entre-temps, les autres Mariner continuent à arriver en Grande-Bretagne, quatorze en octobre, quatre en novembre, six en décembre et deux en janvier 1944 [3].

Au 31 janvier 1944, la RAF a pris en compte 26 Mariner GR.I. Les autres avions ne seront pas livrés, en particulier le JX101 qui est victime d'un accident le 19 juillet aux Bermudes lors de son convoyage. Il semblerait que la porte ait été mal fermée et que l'eau se soit engouffrée dans l'avion alors qu'il circulait vers son point de mouillage; il a coulé comme un fer à repasser.

À la fin du mois d'octobre, la RAF dispose d'assez de Mariner pour former un escadron et c'est ainsi que le N° 524 *Squadron* est officiellement créé le 20 octobre à Oban. Sa mission est tout d'abord de mener des essais opérationnels et de former les futurs équipages. Seuls quatre des douze Mariner prévus vont être pris en compte par le N° 524 *Squadron* et ce, très lentement. Le JX105 le 4 novembre JX100 le 19 novembre, le JX106 le 29 novembre, le JX110 le lendemain. Les autres sont stockés à la N° 57 MU de Wig Bay.

Mais à peine le Mariner est-il pris en compte par le N° 524 *Squadron*, que les essais menés au MAEE révèlent qu'il dispose d'un rayon d'action inférieur à celui du Catalina et a une capacité d'emport inférieure à celle du Sunderland. Certaines particularités du Mariner ne sont pas du goût des Britanniques, comme l'absence de dispositif auto-obturant sur les réservoirs, dont certains sont situés dans le fuselage, créant un risque d'incendie très élevé. Les projets de déployer le Mariner dans l'océan Indien et en Afrique de l'Ouest sont abandonnés. La décision de dissoudre le N° 524 *Squadron* est prise dès le 20 novembre 1943 avec prise d'effet au 7 décembre. Les Britanniques font savoir aux Américains qu'ils n'ont plus besoin du Mariner et que ceux qui ont été pris en compte leur seront retournés, après récupération des équipements britanniques pour ceux qui avaient été mis aux standards de la RAF. La plupart des Mariner font le trajet retour sur Norfolk entre janvier et juin 1944 et reprennent du service sous les cocardes de l'USN dans des missions secondaires comme le transport ou le secours en mer.

L'une des rares photos connues d'un Mariner GR.I aux couleurs du N° 524 *Squadron*. Il s'agit du JX105, premier des quatre appareils versés à cette unité. (Collection A. Thomas)



[1] S pour *Stripped*. Le PBM étant victime d'une surcharge pondérale à la conception, de nombreux équipement ont été déposés avec cette version.

[2] BuAer 6667, 6686-6690, 6738-6743, 01690-01695, 48143, 48145-48147, 48152-48163, 48185-48192.

3] En octobre : JX107 le 6, JX112 le 8, JX100 le 10, JX102, JX105, JX108 et 109 le 11, JX106 le 13, JX110, JX116 et 117 le 30. En novembre : JX111 le 6, JX125 le 9, JX104 et 131 le 30. En décembre : JX118 le 2, JX132 le 5, JX122 le 11, JX123 et 127 le 14, JX129 le 27. En janvier : JX119 le 17 et JX121 le 24.

PATROUILLES ÉPOUVANTAILS

Lorsque la guerre éclata en septembre 1939, le *Coastal Command* se trouva confronté à la tâche immense de déjouer la menace des submersibles allemands avec... rien ou pas grand chose. L'expérience de la guerre précédente, lorsque les *U-Boote* allemands avaient mis en péril l'existence même de la Grande-Bretagne, avait taumatisé les responsables de la RAF. Comme les moyens disponibles ne permettaient pas de mener une chasse au submersible, il convenait de mettre au point des tactiques préventives.

Se fondant sur la certitude qu'aucun commandant de sous-marin ne risquerait son bâtiment en attaquant en surface ou même en immersion périscopique en présence d'une couverture aérienne, les responsables du *Coastal Command* décidèrent de bluffer, faute de pouvoir faire mieux. C'est ainsi que naquirent les « *Scarecrow patrols* » (littéralement patrouilles épouvantails), dont on espérait, au mieux, qu'elles pourraient avoir un effet dissuasif dans la majorité des cas.

En décembre 1939, six *Coastal Patrol Flights* furent constitués :

– N° 1 CPF : Dyce (Aberdeen)
– N° 2 CPF : Abbosinch (Glasgow)
– N° 3 CPF : Hooton Park (Birkenhead)
– N° 4 CPF : Aldergrove (Belfast)
– N° 5 CPF : Carew Cheriton (Tenby)
– N° 6 CPF : St Eval (Newquay)

Les cinq premiers furent équipés en Tiger Moth, le sixième en Hornet Moth. Chaque *flight* était constitué de neuf appareils et au moins six pilotes.

Le *Flying Officer* P.C. Hoyle appartenait au N° 1 CPF. Il se souvient de cette époque héroïque.

« Nous volions sur des Tiger Moth destinés à l'entraînement et qui se traînaient à 150 km/h en piqué, vent dans le dos ! Nous n'avions rien et quand je dis "rien", c'est rien : pas de radio, pas d'armement offensif ni défensif, pas d'équipement de survie. Si nous repérions un sous-marin allemand, nous devions piquer dessus et lui faire peur et recommencer jusqu'à ce qu'il renonce à son attaque.

« Pour communiquer avec la base, nous transportions deux pigeons voyageurs dans une cage en osier placée sur le siège avant, laissé libre. Nous n'étions armés que d'un simple pistolet Very. L'armée nous fournissait une combinaison de vol standard et une veste en fourrure; tout le reste, en particulier les bottes, était à notre charge. Pour tout équipement de survie, dans sa grande magnanimité, le *Coastal Command* nous avait fait livrer des chambres à air de pneus de voiture. Selon leur taille, on les enroulait en huit autour de notre torse à la manière des coureurs cyclistes du début du siècle ou on les portait autour de la taille, à demi-gonflées pour rester libres de nos mouvements.

« L'hiver 39-40 fut particulièrement rude et nos missions ne furent pas vraiment une partie de plaisir. Un camarade s'est un jour endormi, engourdi par le froid, et il a été réveillé par le choc lorsque ses roues ont touché la surface de l'eau. Il est rentré sain et sauf avec du varech accroché au patin arrière.

« Le 25 janvier 1940, j'ai décollé à bord du N6841 en compagnie du *Pilot Officer* Child. Au bout d'une heure, j'ai repéré une trace de mazout qui avançait de façon régulière. J'ai averti l'un des destroyers par signaux optiques. Pour l'aider dans ses recherches, j'ai piqué à plusieurs reprises sur la trace. Dans mon excitation, lors de ma dernière ressource, j'ai évité de justesse la proue du destroyer qui était en train de balancer six charges de profondeur. Elles ont explosé dans un bruit assourdissant quelques secondes plus tard. La mer s'est illuminée dans ses profondeurs et de gigantesques geysers d'eau ont jailli de ses entrailles. Du mazout est remonté à la surface et la trace a cessé d'avancer.

« J'ai appris plus tard que du mazout avait continué à faire surface pendant plusieurs semaines. Pourtant, aucun *U-Boot* ne fut apparemment coulé. »

Ce fut sans doute le haut fait d'armes des « *Scarecrow patrols* » ! Les *Coastal Patrol Flights* furent dissous en juin 1940, la plupart des pilotes et des avions étant absorbés par les *Squadrons* organiques du *Coastal Command*.

On peut sourire de cet épisode de la guerre aérienne, mais on ne peut que rester admiratif devant le courage et l'abnégation de ces hommes.

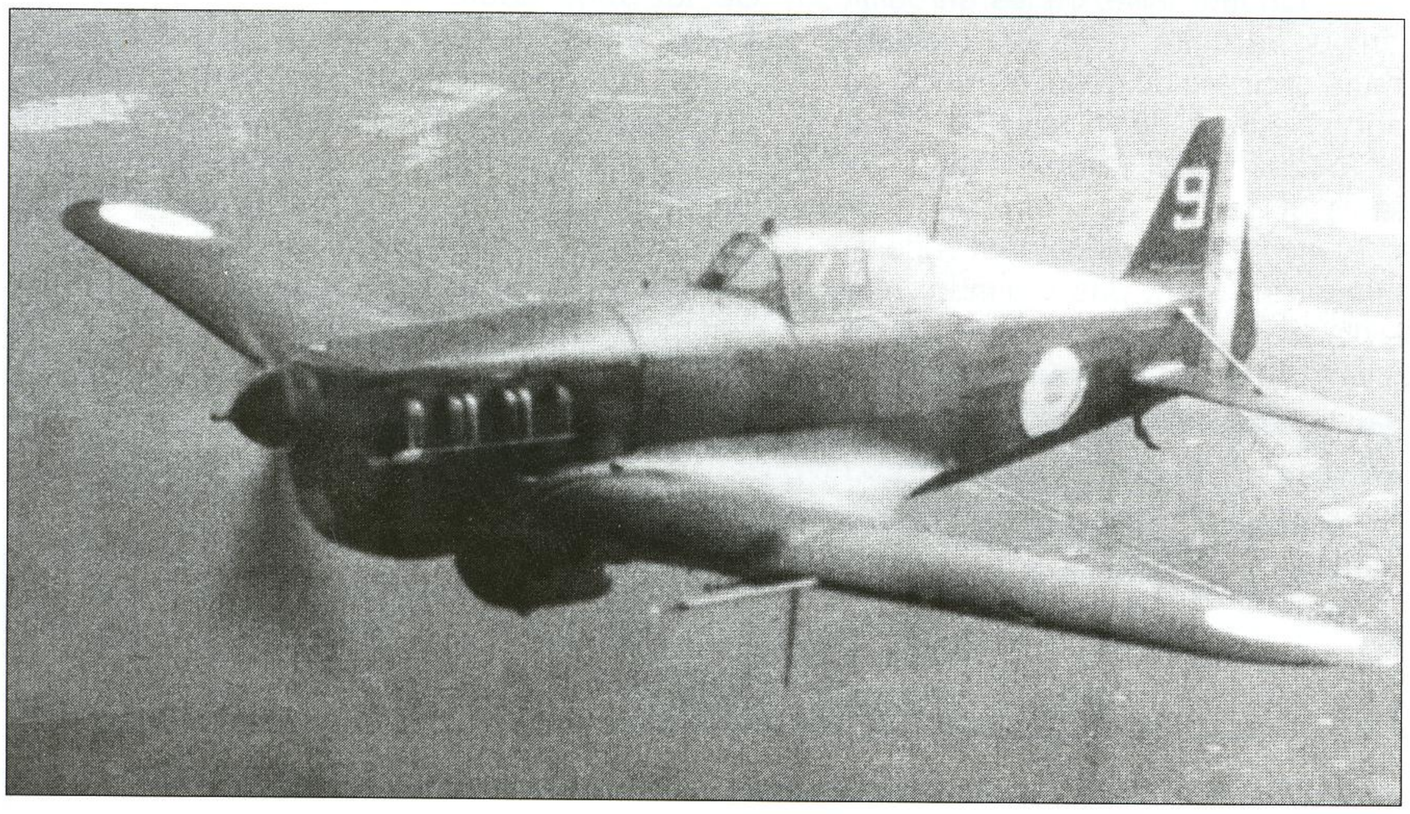
C-J. Ehrengardt

de Havilland Tiger Moth (N6839)
N° 217 *Squadron*
St Evald, début 1940.

© P-A. Tilley - 2005

Le GC I/10

Ci-dessus :
alignement des MS.406 du GC I/10 à Oran-La Sénia fin juin 1940. Pour éviter les passages en dissidence, selon le vocabulaire de l'époque, les carters ont été vidangés, les magnétos démontées, et comme si ça ne suffisait pas, les gouvernails déposés. Pas étonnant que leur remise en état au moment de Mers el-Kébir ait demandé de longues heures. (SHAA)



Tandis qu'est constituée une escadre de marche d'AFN avec les GC I/6 et I/7, parallèmement trois nouveaux groupes sont consitués, les GC I/9, II/9 et I/10. Ce dernier est officiellement mis sur pied le 15 novembre 1939 à partir de quelques pilotes et des MS.406 du 5e groupe aérien autonome de Tunis, qui va bientôt former en métropole le GC III/1.

En fait, le GC I/10 n'a pas de véritable existence, ni même de commandant avant le 6 février 1940, date à laquelle un afflux de réservistes permet de réellement constituer le groupe. Il reste, toutefois, en sous-effectif et se fait en outre ponctionner de 14 MS.406 au profit du GC III/5 au milieu du mois de mai.

Avec la création du CIC (centre d'instruction à la chasse) d'Oran en date du 1er juin, le I/10 va diviser ses activités entre des patrouilles de surveillance de la région d'Oran et l'entraînement des jeunes recrues.

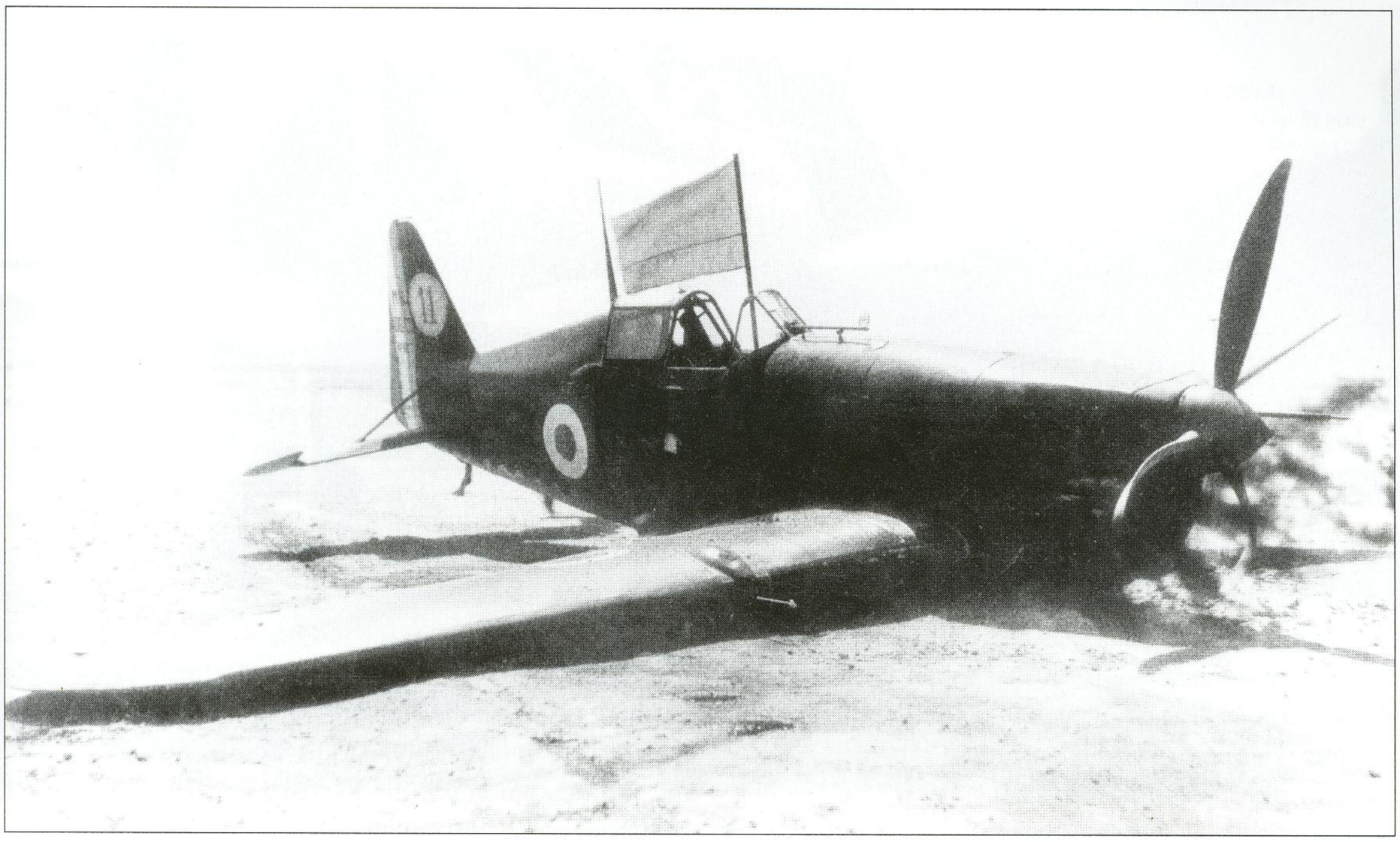
Le jour de l'entrée en guerre de l'Italie, le 10 juin 1940, le groupe détache une escadrille à Djedeida (Tunisie) où elle est rejointee par un détachement de la 2e escadrille du GC III/5 quatre jours plus tard. L'escadrille du GC I/10 est absorbée par le GC III/5 le 18 juin qui repart sur Bir Guenich quarante-huit heures plus tard.

Pendant ce temps, l'autre escadrille poursuit son activité de formation dans le cadre du CIC d'Oran.

Désarmés par l'armistice, les avions du I/10 demeurés à Oran sont remis en état de vol de toute urgence le 3 juillet avec l'affaire de Mers el-Kébir. Ils n'auront pas l'occasion d'intervenir.

Ce qui reste du GC I/10 fusionne à son tour avec le GC III/5 à Sidi Ahmed le 7 juillet et le groupe est officiellement dissous sur la base d'Oran-La Sénia en date du 25 août 1940.

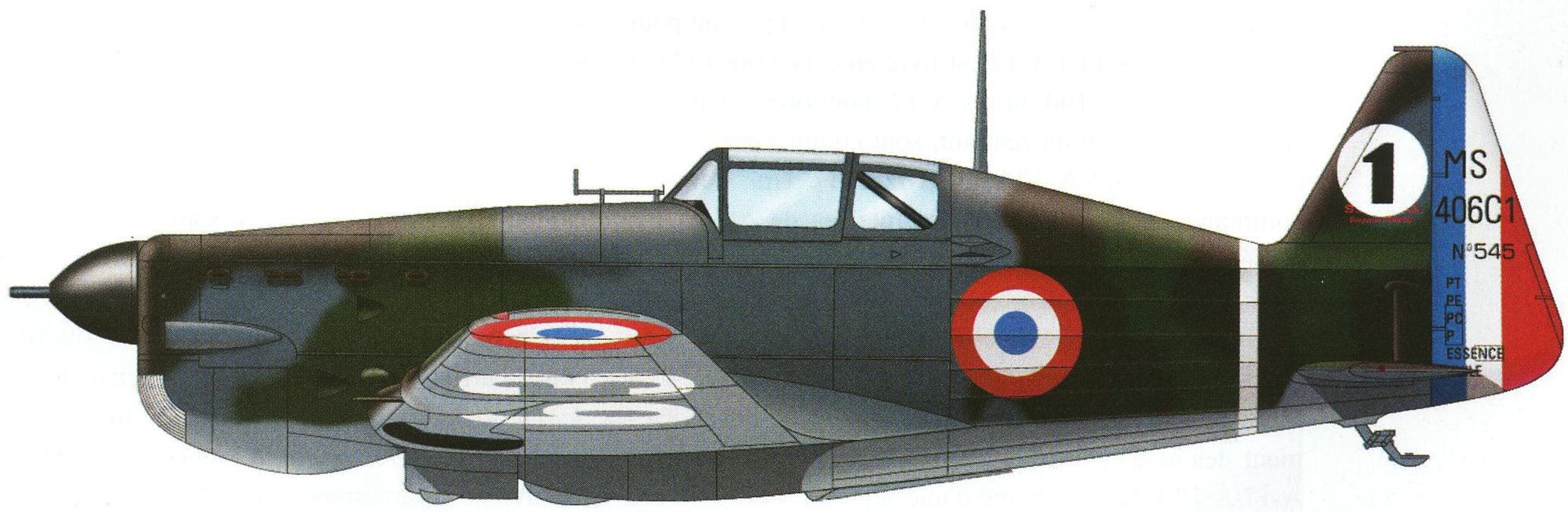
GC I/10		
MATÉRIEL Morane 406 **ÉTAT-MAJOR** *Commandant de groupe* Cne Noirot (prov.) 15.11.39 - 05.02.40 Cne Legrix de La Salle 06.02.40 - 19.05.40 ? Cne Travers 16.06.40 - 25.08.40	*Commandants d'escadrille* Lt Renaud Lt Boiries S/Lt Motte **VICTOIRES** aucune	**PERTES À L'ENNEMI** *Tués ou disparus* aucun **TERRAINS** Oran-La Sénia 15.11.39 Djedeida 10.06.40 Dissolution 25.08.40



Ci-dessus :
le MS.406 n° 59 accidenté par le sergent Bouget le 12 février 1940 à Bou-Thélis. L'avion porte une démarcation de camouflage ondulée, typique des toutes premières séries du Morane 406. (SHAA)

Page opposée, en haut :
un appareil non identifié du GC I/10 en vol au-dessus de la région d'Oran.

Page opposée en bas :
un autre appareil non identifié portant un nom de baptême.
(Archives Aéro-Journal)



Morane-Saulnier MS.406 n° 545 (N-963)
GC I/10
Oran-La Sénia, mai 1940.

© P-A. Tilley - 2005

NOMAD, LE BIEN NOMMÉ

Gérard Beauchamp

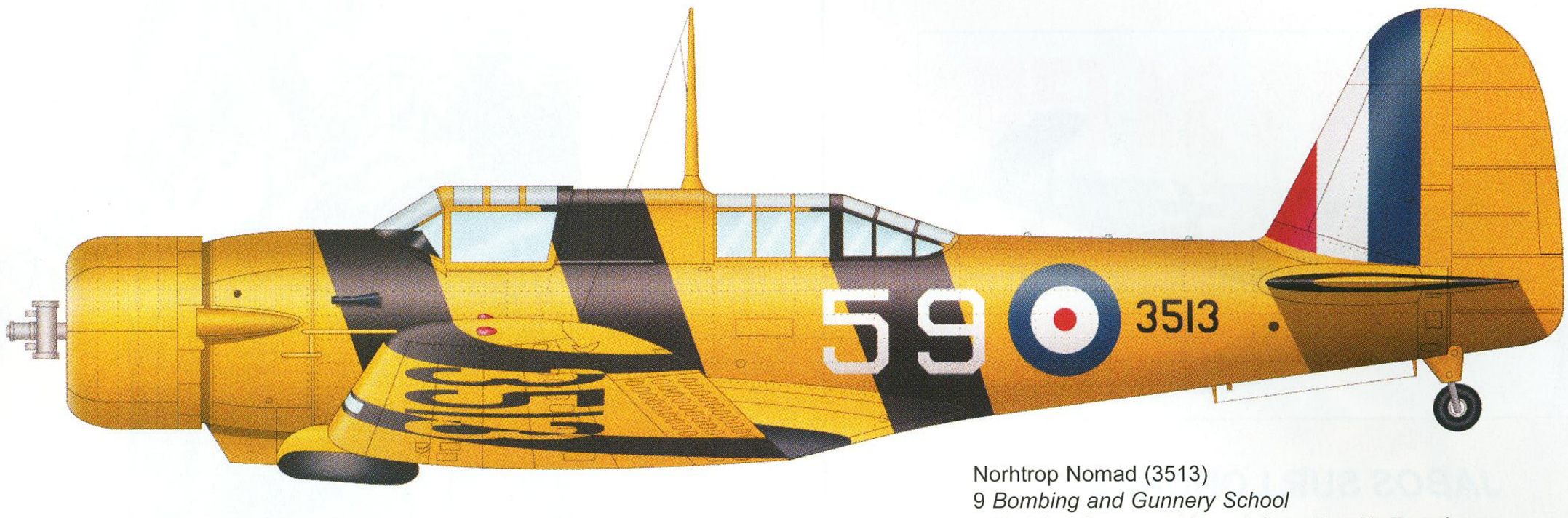
Dans les années trente, l'USAAC acquiert pour évaluation un Northrop Gamma 2C qui devient le YA-13. Confiant dans les possibilités de l'appareil, l'USAAC demande à Norhtrop de modifier son modèle pour en faire un avion d'attaque léger qui deviendra le A-17. Le 1er mars 1935, Northrop reçoit une commande portant sur 110 exemplaires (35-51/160), ce qui représente presque la moitié des avions commandés par l'AAC au cours de l'année fiscale 1935. C'est donc un contrat important pour l'époque. Le premier A-17 est livré en décembre 1935 et en janvier 1936, 100 autres A-17 améliorés, disposant entre autres d'un train rentrant, sont commandés sous la dénomination de A-17A (36-162-261). Une dernière commande portant sur 29 exemplaires de A-17A est passée en novembre (38-327/355) et le dernier A-17A est livré à l'AAC en septembre 1938. Dans le même temps, cet avion connaît un succès à l'étranger et pas moins de six pays achèteront le A-17.

Dans la ruée mondiale de réarmement et de développement des concepts de puissance aérienne, le Northrop A-17/A-17A fut la victime d'une nouvelle politique des avions de combat américains. Bien que, suite aux manœuvres militaires de 1938-39, il ait été déclaré « l'avion d'attaque au sol le plus efficace jamais construit », l'US Army Air Corps pense plutôt aux avantages qu'offre un avion bimoteur pour l'attaque et le bombardement et, malgré ses indéniables qualités, le A-17 va rester en première ligne moins de trois ans avant d'être remplacé par le Douglas A-20, bimoteur d'attaque léger.

En 1939, la Seconde Guerre mondiale a commencé en Europe et la France et la Grande-Bretagne, affrontant l'Allemagne, ont besoin désespérément de « tout » avion pouvant être armé. Les États-Unis aident ces pays dans la limite de la légalité et plusieurs contrats juteux vont être signés. La France est à la recherche d'avions d'attaque et les Américains offrent leur A-17A dont le retrait est prévu à court terme. L'USAAC retire en urgence des unités 93 Northrop A-17A qui sont expédiés à El Segundo pour le montage de nouveaux moteurs et remise à neuf par la Douglas Aircraft Company. Ils sont convoyés vers la côte Atlantique, avec des immatriculations civiles temporaires peinte à l'eau (NX-N...). Tirés par des chevaux ou un tracteur pour traverser la frontière canado-américaine, les Nomad arrivaent à Halifax le 21 juin, mais le *Béarn* et la *Jeanne-d'Arc* ont levé l'ancre le 16 juin avec d'autres avions à bord. De ce fait, la France ne recevra aucun de ces avions, ayant signé l'armistice entre-temps. Les A-17A qui se trouvent toujours à Halifax sont récupérés par les Britanniques qui leur attribuent les *serials* AB541-633. Ils ne seront en fait jamais portés. Les Britanniques, échaudés par le Battle qui doit lui aussi disparaître, ne récupèrent que 61 de ces avions qu'ils baptisent Nomad et cèdent le reste, soit 32 exemplaires au Canada [1].

Le 3518 est l'un des derniers Nomad pris en compte par la RCAF, le 13 août 1940. Il sera radié des contrôles le 7 mars 1945 en même temps que 15 autres de ses congénères.

Nomad, le bien nommé



Norhtrop Nomad (3513)
9 *Bombing and Gunnery School*
3 *Training Command* (Royal Canadian Air Force)
Mont Joli (Québec), été 1943.

© P-A. Tilley - 2005

La RCAF prend officiellement possession des 32 Nomad entre le 10 et 26 août 1940. Ils reçoivent les matricules 3490 à 3521. Tout comme les Britanniques, qui n'ont jamais su quoi faire des avions des commandes françaises, les Canadiens, n'ont pas de missions claires à donner au Nomad. L'avion est obsolète dans sa mission originelle et le faible nombre d'appareil et le manque de pièces de rechange à terme posent problèmes.

Dans un premier temps, les Nomad sont utilisés pour la transformation des pilotes civils qui ont offert leurs services à la RCAF, mais ce n'est pas l'avion idéal pour cela. En 1941, les Canadiens trouvent enfin une mission qui va mieux correspondre aux possibilités de la machine. La plupart sont modifiés en remorqueurs de cibles pour les pratiques de tir air-air et sont assignés aux écoles de bombardement et d'artillerie, tel que le N° 4 *Bombing & Gunnery Scholl* à Fingal, le N° 6 B&S à Mountain View (Ontario) et N° 9 B&S à Mont Joli (Québec). Peints en jaune comme tous les avions écoles, ils se distinguent davantage par de larges bandes noires peintes en diagonale sur les ailes et le fuselage pour être repérés de loin par les pilotes et mitrailleurs en formation.

Quoique n'étant pas considérés comme des avions particulièrement exceptionnels, les Nomad canadiens rendent un service non négligeable en réalisant les corvées nécessaires, certains dépassant les 3 000 heures de vol. Le nombre de Nomad décroît lentement et la RCAF compte encore 27 appareils au 1er janvier 1943, 23 au 1er janvier 1944 et finalement 19 au 1er janvier 1945. Après quatre ans et demi de bons et loyaux services, le dernier Nomad est rayé des listes de la RCAF sur la base d'Uplands (Ottawa) en juin 1945. Aucun ne prendra la route des écoles d'entraînement des mécaniciens et aucun ne sera rendu disponible sur le marché civil. Ils seront tous ferraillés dans les semaines qui suivent la fin de la Seconde Guerre mondiale.

[1] Les avions de la RAF seront finalement cédés à l'Afrique du Sud.

Le 3496 connaît un parcours similiare au 3518; pris en compte le 13 août 1940, il sera réformé le 7 mars 1945.

Douglas SBD-1 (BuAer 1626)
Escadrille VMB-2 US Marine Corps
Avion du commandant d'escadrille
Quantico (Virginie), décembre 1940.

© P-A. Tilley - 2005